SUZUKI

GSX750F

MANUEL DU PROPRIETAIRE

Ce manuel doit toujours accompagner la motocyclette. En cas de revente de la motocyclette, il doit être remis au nouveau propriétaire ou utilisateur. Ce manuel contient des instructions et des informations importantes sur la sécurité et il doit être lu attentivement avant la mise en service de la motocyclette.

IMPORTANT

INFORMATIONS IMPORTANTES CONCERNANT LE RODAGE DE LA MOTO

Les premiers 1600 km sont les plus importants de la vie de la moto. Elle servira plus longtemps et avec de meilleures performances si le rodage est bien fait. Les pièces Suzuki sont fabriquées à partir de matériaux de haute qualité et les tolérances d'usinage de ces pièces sont très strictes. Un rodage correct doit permettre aux pièces de se polir et de s'adapter en douceur les unes aux autres.

Le rendement et la fiabilité à venir de la motocyclette dépendent du soin et de la retenue exercés durant ses premiers instants de fonctionnement. Il est spécialement important d'éviter de faire excessivement chauffer le moteur.

Se reporter au chapitre concernant le RODAGE pour plus de détails sur cette opération.

AVERTISSEMENT/ATTENTION/ NOTE

Lire attentivement ce manuel et bien en suivre les instructions. Pour souligner certaines informations spéciales, on a donné aux termes AVERTISSEMENT, ATTENTION et NOTE une signification spéciale. Les indications qu'ils accompagnent doivent faire l'objet d'une attention particulière.

⚠ AVERTISSEMENT

La sécurité personnelle du pilote est en jeu et le fait de négliger cette information peut entraîner des blessures.

ATTENTION

Ces instructions soulignent certaines marches à suivre ou attentions spéciales d'entretien qui doivent être suivies pour éviter d'endommager la machine.

NOTE: Des conseils destinés à faciliter l'entretien ou à rendre plus claires des instructions importantes.

AVANT-PROPOS

Le motocyclisme est l'un des sports les plus enivrant qui soit. Afin de pouvoir en profiter pleinement, il convient de se familiariser complètement avec les informations fournies dans ce manuel d'entretien avant de commencer à piloter la machine.

On trouvera dans ce manuel des informations concernant les soins et entretiens à apporter à la machine. En les suivants à la lettre, on lui assurera une longue durée de service exempte d'ennuis mécaniques. Le concessionnaire accrédité Suzuki dispose de techniciens expérimentés qui ont été formés pour prodiguer à la machine le meilleur entretien possible en utilisant les outils et matériels appropriés.

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Toutes les informations, illustrations et spécifications contenues dans ce manuel sont basées sur les données les plus récentes disponibles au moment de la publication. La machine peut être légèrement différentes de ce manuel du fait des améliorations ou autres modifications ayant pu y être apportées. Suzuki se réserve le droit d'effectuer des modifications à tout moment sans préavis.

Ce manuel couvre les spécifications de tous les modèles à destination de tous les marchés et il explique tous les dispositifs. Les caractéristiques standard de la machine pourront donc différer de celles qui figurent dans ce manuel.

© COPYRIGHT SUZUKI MOTOR CORPORATION 2002

TABLE DES MATIERES

INFORMATIONS SUR LE PRODUIT 4
EMPLACEMENT DES PIECES 9
COMMANDES 12
- CLE 12
- COMMUTATEUR D'ALLUMAGE 12
- TABLEAU DE BORD 14
- GUIDON GAUCHE 17
- GUIDON DROIT 18
- BOUCHON DU RESERVOIR D'ESSENCE 21
- ROBINET D'ESSENCE 22
- LEVIER DE SELECTEUR 23
- PEDALE DE FREIN ARRIERE 23
- VERROU DE LA SELLE ET PORTE-CASQUE 24
- BEQUILLE 25
- REGLAGE DE LA SUSPENSION 27

RECOMMANDATIONS ESSENCE ET HUILE MOTEUR 30
RODAGE 31
CONTROLE AVANT L'UTILISATION 33
CONSEILS DE PILOTAGE 34
- DEMARRAGE DU MOTEUR 34
- CONDUITE DE LA MOTO 35
- UTILISATION DE LA BOITE DE VITESSES 35
- CONDUITE EN MONTEE 37
- ARRET ET STATIONNEMENT 37

INSPECTION ET ENTRETIEN 39
- CALENDRIER D'ENTRETIEN 39
- OUTILS 42
- POINTS DE GRAISSAGE 42
- BATTERIE 43
- FILTRE A AIR 44
- BOUGIES 46
- DURIT D'ESSENCE 48
- FILTRE À ESSENCE 48
- HUILE MOTEUR 49
- CARBURATEUR 53
- EMBRAYAGE 54
- CHAINE D'ENTRAINEMENT 55
- FREINS 58
- PNEUS 62
- CONTACTEUR DE SECURITE BEQUILLE LATERALE/ ALLUMAGE 65
- DEPOSE DE LA ROUE AVANT 66
- DEPOSE DE LA ROUE ARRIERE 68
- REMPLACEMENT DES AMPOULES D'ECLAIRAGE 69
- FUSIBLES 73

DEPANNAGE 74
NETTOYAGE DE LA MOTOCYCLETTE 76
METHODE POUR LE REMISAGE 78
SPECIFICATIONS 80

INFORMATIONS SUR LE PRODUIT

CONSEILS ET PRECAUTIONS POUR L'INSTALLATION D'ACCESSOIRES

Une grande diversité d'accessoires s'offre au choix des utilisateurs des machines Suzuki. Il est impossible pour Suzuki d'exercer un contrôle direct sur la qualité ou la bonne adaptation des accessoires que l'utilisateur désire se procurer. Le montage d'accessoires inappropriés peut constituer une menace pour la sécurité. Suzuki n'est pas en mesure de contrôler tous les accessoires existant sur le marché ou leur combinaison. Toutefois, le concessionnaire accrédité Suzuki pourra aider l'utilisateur à choisir des accessoires de qualité et à les installer correctement.

Etre extrêmement prudent pour le choix et l'installation des accessoires. Certaines directives générales ont été établies par Suzuki pour aider l'utilisateur à décider s'il peut équiper sa machine et comment il peut le faire.

⚠ AVERTISSEMENT

L'installation incorrecte d'accessoires ou la modification de ce véhicule peuvent rendre la conduite dangereuse et risquent de provoquer un accident.

Ne jamais installer d'accessoires inadéquats et toujours veiller à fixer correctement tout accessoire. Se conformer aux instructions de ce manuel lors de la mise en place d'accessoires ou de la modification du véhicule. Monter des accessoires SUZUKI ou des accessoires équivalents conçus et testés pour cette motocyclette. Pour plus de renseignements, consulter un concessionnaire SUZUKI.

- Ne jamais dépasser le poids total en charge (PTC) admissible. Le PTC est le poids cumulé de la machine, de ses accessoires, de la charge utile, du pilote et du passager. Lors du choix des accessoires, tenir compte aussi bien du poids du pilote et du passager que de celui des accessoires. Le poids supplémentaire des accessoires risque non seulement de nuire à la sécurité mais également d'affecter la stabilité de la machine.

  PTC: 440 kg
  Pression de gonflage (à froid)
  Avant: 2,25 kgf/cm^2
  Arrière: 2,50 kgf/cm^2

- Les accessoires exerçants une charge supplémentaire ou une résistance aérodynamique doivent être montés aussi bas et aussi près que possible de la machine et de son centre de gravité. Les supports de montage et autres matériaux de fixation doivent être soigneusement vérifiés pour s'assurer qu'ils procurent un assemblage rigide et stable. Des fixations faibles peuvent se traduire par des déplacements de charge et engendrer un état d'instabilité qui peut être dangereux.

- Vérifier si la garde au sol et l'angle d'inclinaison dans les virages sont corrects. Des accessoires mal installée peut affecter considérablement ces deux facteurs de sécurité. S'assurer également que les "accessoires" ne viennent pas gêner le fonctionnement de la suspension, du guidon et les autres opérations de contrôle.

- Des accessoires fixés sur le guidon ou sur la partie de la fourche avant risque d'affecter sérieusement la stabilité. Ce poids supplémentaire nuira à la maniabilité de la machine et à son contrôle par le pilote. Il pourra également occasionner des oscillations à l'avant et entraîner des problèmes d'instabilité. Les accessoires installés sur le guidon ou sur la fourche avant doivent être aussi légers que possible et limités au minimum.

- La motocyclette peut avoir tendance à se soulever ou à manifester une instabilité par vent contraire ou lors du dépassement d'un gros véhicule. Des accessoires mal installés ou mal conçus peuvent nuire à la sécurité de conduite. Il convient donc d'être très prudent lors du choix et du montage des accessoires.

- Certains accessoires modifient la position normale de pilotage. Ceci a pour conséquence de limiter la liberté de mouvement du pilote et de réduire sa capacité de contrôle.

- Des accessoires électriques supplémentaires peuvent venir surcharger le circuit électrique existant. Des surcharges importantes sont susceptibles d'endommager les faisceaux de câbles et de créer une situation dangereuse lorsque le courant est interrompu pendant la marche de la machine.

Lors du transport d'une charge sur la machine, l'installer aussi bas et aussi près que possible de la machine. Une charge mal installée peut réhausser le centre de gravité, ce qui est très dangereux et affecte la maniabilité de la machine. Les dimensions de la charge peuvent également affecter l'aérodynamisme et la maniabilité de la machine. Répartir la charge de manière égale des deux côtés de la machine et l'attacher solidement.

MODIFICATION

Une modification de cette motocyclette ou le retrait de l'équipement monté d'origine risque d'affecter la sécurité et de contrevenir à la réglementation.

RECOMMANDATIONS DE SECURITE A L'INTENTION DES MOTOCYCLISTES

Le motocyclisme est un plaisir et un sport excitant. Il exige toutefois que certaines précautions soient prises pour assurer la sécurité du pilote et de son passager. Ces précautions sont les suivantes:

PORTER UN CASQUE

La sécurité en motocyclette commence par le port d'un casque de qualité. Les blessures les plus graves qui soient sont les blessures à la tête. TOUJOURS porter un casque agréé. Se protéger également les yeux.

VETEMENTS DE PILOTAGE

Des vêtements trop amples risquent d'être gênants et de nuire à la sécurité de pilotage. Choisir des vêtements de bonne qualité pour moto.

CONTROLES AVANT L'UTILISATION

Etudier attentivement les instructions fournies dans la section CONTROLES AVANT L'UTILISATION de ce manuel. Ne jamais négliger une partie de ces contrôles pour assurer la sécurité du pilote et de son passager.

SE FAMILIARISER AVEC LA MACHINE

L'habileté et les connaissances mécaniques sont à la base de la sécurité de conduite. S'exercer à piloter la machine loin de la circulation jusqu'à être bien familiarisé avec elle et ses commandes. Ne pas oublier que c'est en forgeant que l'on devient forgeron.

BIEN CONNAITRE SES PROPRES LIMITES

Toujours conduire dans les limites de ses propres capacités. Connaître ces limites et les respecter contribuera à éviter des accidents.

REDOUBLER DE PRUDENCE LES JOURS DE MAUVAIS TEMPS

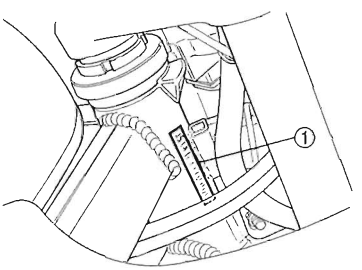
Une conduite par mauvais temps, notamment par temps pluvieux, requiert une attention particulière. Les distances nécessaires pour le freinage sont doubles les jours de pluie. Eviter les matérialisations de la chaussée, les couvercles des trous d'hommes et les zones huileuses car ils peuvent être particulièrement glissants. Faire preuve d'une extrême prudence aux passages à niveau, sur les grilles métalliques et sur les ponts. Toutes les fois que l'état de la route est incertain, ne pas hésiter à ralentir.

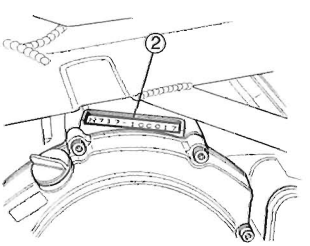
ROULEZ PRUDEMMENT

La plupart des accidents de moto se produisent lorsqu'une voiture ayant dépassé un motocycliste tourne devant lui. Roulez prudemment. Un motocycliste prudent tient compte du fait qu'il doit signaler sa présence aux autres conducteurs, même en plein jour. Portez des vêtements brillants et réfléchissants. Allumez le phare et le feu arriére pour attirer l'attention des autres conducteurs, même par temps ensoleillé. Ne roulez pas dans l'angle mort d'un véhicule.

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE

Les numéros de série du cadre et/ou du moteur servent à l'immatriculation de la motocyclette. Ils doivent également être mentionnés au concessionnaire accrédité lors d'une commande de pièces ou d'une demande de renseignements concernant un entretien particulier.





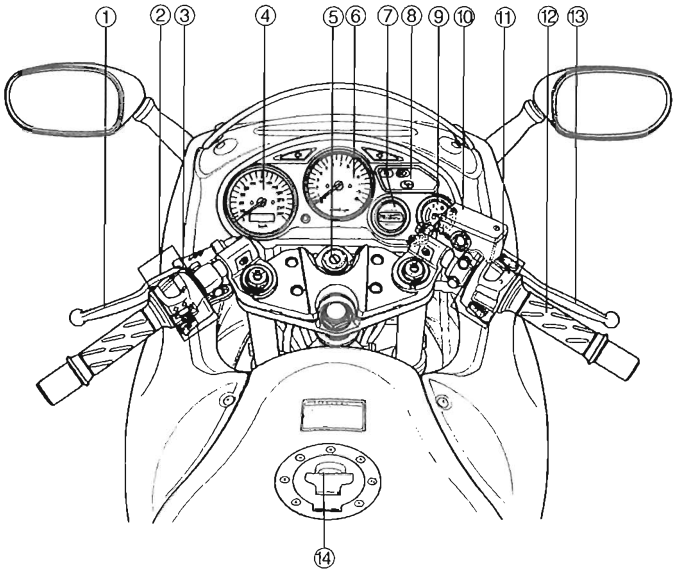
Le numéro du cadre ① se trouve estampé sur la colonne de direction. Le numéro de série du moteur ② se trouve estampé sur le côté droit du carter moteur.

Inscrire les numéros dans les espaces réservés ci-dessous comme référence.

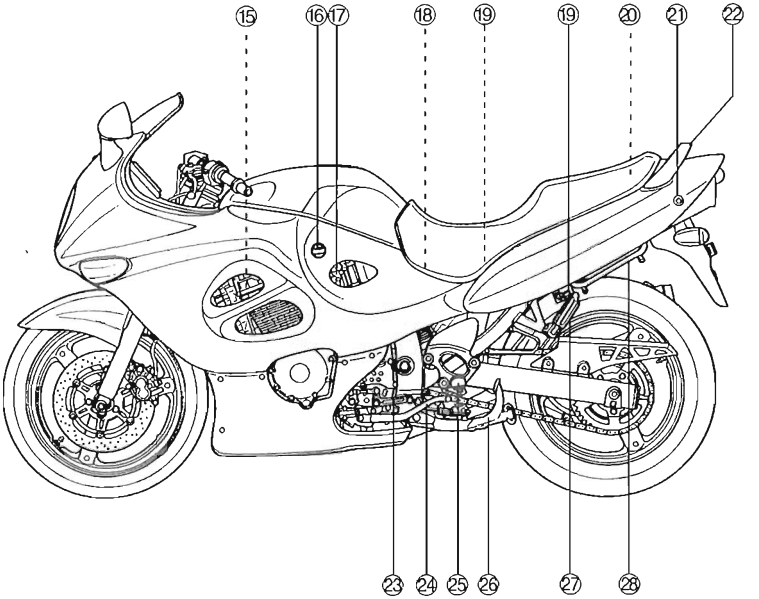
Numéro du cadre:

Numéro du moteur:

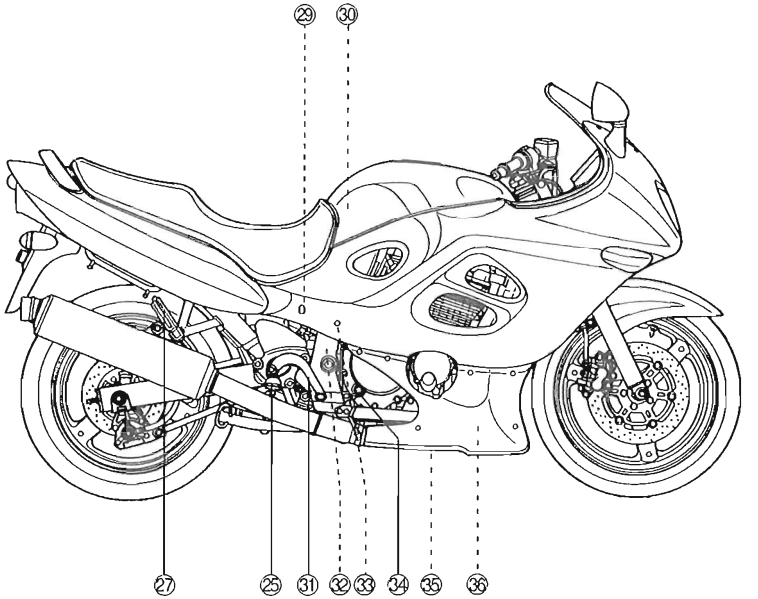
EMPLACEMENT DES PIECES



① Levier d'embrayage
② Commodo gauche de guidon
③ Levier de starter
④ Compteur de vitesse
⑤ Commutateur d'allumage
⑥ Compte-tours
⑦ Montre
⑧ Témoins lumineux
⑨ Jauge d'essence
⑩ Réservoir de liquide de frein avant
⑪ Commodo droit de guidon
⑫ Poignée des gaz
⑬ Levier du frein avant
⑭ Bouchon du réservoir d'essence



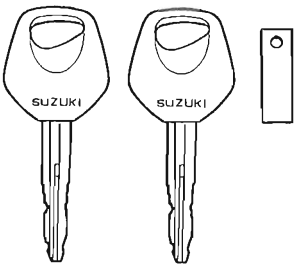
⑮ Bougie
⑯ Robinet d'essence
⑰ Carburateur et vis butée de volet de gaz
⑱ Batterie et fusibles
⑲ Porte-casques
⑳ Outils
㉑ Verrou de la selle
㉒ Barre de maintien passager
㉓ Levier de sélecteur
㉔ Béquille latérale
㉕ Repose-pieds
㉖ Béquille centrale
㉗ Repose-pieds passager



㉘ Réservoir de liquide de frein arrière
㉙ Filtre à air
㉚ Pédale de frein arrière
㉛ Contacteur de feu stop arrière
㉜ Bouchon de remplissage d'huile moteur
㉝ Regard d'inspection d'huile moteur
㉞ Bouchon de remplissage d'huile moteur
㉟ Filtre à huile

COMMANDES

CLE

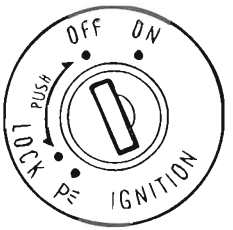


Cette motocyclette est équipée d'une paire de clés de contact d'allumage. Conserver la clé de rechange dans un endroit sûr.

Les clés de contact de la motocyclette sont estampés d'un numéro d'identification. Ce numéro est utilisé pour fabriquer une clé de remplacement en cas de perte. Ecrire le numéro de la clé à l'endroit prévu pour une référence future.

N° de clé:

COMMUTATEUR D'ALLUMAGE



Le commutateur d'allumage a quatre positions:

POSITION "OFF"
Tous les circuits électriques sont coupés. Le moteur ne démarre pas. La clé peut être enlevée.

POSITION "ON" (GSX750FL)
Le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut être démarré. La clé de contact ne peut pas être retirée du commutateur d'allumage.

POSITION "ON" (GSX750F)
Le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut être démarré. Lorsque la clé de contact est sur cette position, l'optique avant et le feu arrière s'allument automatiquement. La clé ne peut pas être retirée du commutateur d'allumage.

NOTE (GSX750F): Démarrez le moteur immédiatement, après avoir mis la clé de contact sur la position "ON", sinon la tension de la batterie baissera à cause de la consommation en courant de l'optique avant et du feu arrière.

POSITION "LOCK" (ANTIVOL)
Pour verrouiller la direction, tourner le guidon à fond vers la gauche. Enfoncer la clé et la tourner sur la position"LOCK". Retirer la clé. Tous les circuits électriques sont coupés.

POSITION "P" (STATIONNEMENT)
Pour stationner la motocyclette, verrouiller la direction, tourner la clé sur la position de stationnement. La clé peut maintenant être retirée et le *feu de stationnement et le feu arrière restent allumés. Cette position est destinée au stationnement de nuit le long de la route où la machine doit être bien visible.

*Le modèle canadien n'a pas de feu de stationnement.

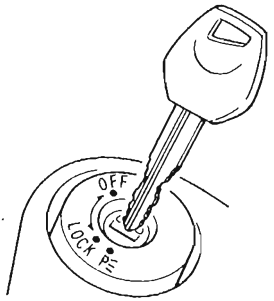
⚠ AVERTISSEMENT

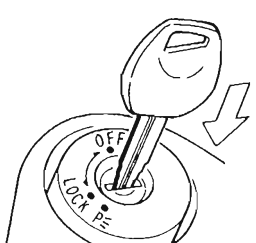
Il est dangereux de tourner la clé de contact sur la position "P" (stationnement) ou "LOCK" pendant la conduite du véhicule. Il est dangereux de déplacer la motocyclette lorsque la direction est verrouillée. On risque de perdre l'équilibre et de tomber ou de laisser tomber la motocyclette.

Après avoir arrêté la motocyclette, la placer sur sa béquille latérale ou sur sa béquille centrale, si celle-ci en est équipée, avant de verrouiller la direction. Ne jamais essayer de déplacer la motocyclette lorsque la direction est verrouillée.

NOTE: Vous pouvez recouvrir le trou de la serrure en tournant le cache antivol.

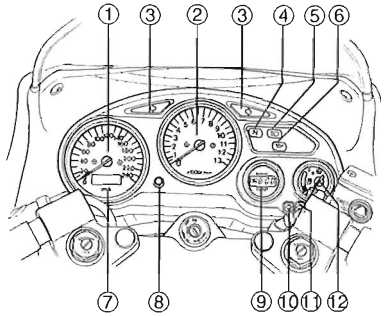
Tourner le contacteur sur la position "LOCK" et changez la position de l'orifice du cache quand la motocyclette n'est pas utilisée.





Alignez l'orifice du cache sur le trou de la serrure pour insérer la clé.

TABLEAU DE BORD



COMPTEUR DE VITESSE ①
Le compteur de vitesse indique la vitesse de la machine en kilomètres par heure.

COMPTE-TOURS ②
Il indique le régime du moteur en tours par minute (tr/mn).

TEMOIN LUMINEUX DE CHANGEMENT DE DIRECTION ③
La lampe témoin clignote lorsque l'on actionne les clignotants du côté droit ou gauche.

NOTE: Si un clignotant ne fonctionne pas correctement du fait du filament de l'ampoule ou d'un problème dans le circuit, le témoin lumineux clignote plus rapidement que la normale pour avertir le conducteur de l'existence du problème.

TEMOIN LUMINEUX DE POINT MORT ④
La lampe témoin verte s'allume lorsque l'embrayage se trouve au point-mort. Elle s'éteint quand une vitesse est engagée.

TEMOIN LUMINEUX DE PLEIN-PHARE ⑤
La lampe témoin bleue s'allume lorsque le plein-phare est allumé.

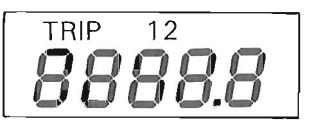
TEMOIN LUMINEUX DE PRESSION D'HUILE ⑥
Ce témoin s'allume quand la pression de l'huile du moteur est en dessous de la plage normale de fonctionnement. Ceci arrive quand le contacteur d'allumage est sur "ON" alors que le moteur ne tourne pas. Dès que le moteur tourne, ce témoin doit s'étendre.

ATTENTION

Si la motocyclette est utilisée lorsque le témoin de pression d'huile est allumé, le moteur et la transmission pourraient être endommagés.

Couper immédiatement le moteur dès que le témoin de pression d'huile s'allume, car cela signifie que la pression d'huile est basse. Contrôler si le niveau d'huile est correct et faire l'appoint d'huile si nécessaire. Si le témoin ne s'éteint pas, confier le véhicule à un concessionnaire SUZUKI ou à un mécanicien qualifié.

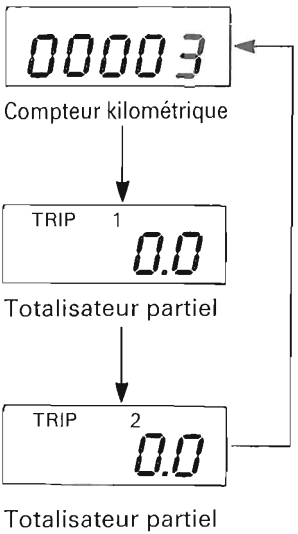
COMPTEUR KILOMETRIQUE/TOTALISATEUR JOURNALIER ⑦
L'affichage du compteur de vitesse possède trois fonctions: compteur kilométrique et deux totalisateurs partiels. Quand le commutateur d'allumage est mis sur la position "ON", l'affichage indique la séquence d'essai montrée ci-dessous pendant trois secondes. Ensuite, l'affichage passe au compteur kilométrique.



Le compteur kilométrique enregistre la distance totale parcourue par la motocyclette.

Les deux totalisateurs partiels peuvent être remis à zéro. Ils peuvent enregistrer deux sortes de distances en même temps. Par exemple le totalisateur partiel 1 peut servir de totalisateur journalier et le totalisateur partiel 2 peut servir pour enregistrer la distance entre les ravitaillements en essence.

Pour changer l'affichage, appuyer sur le bouton ⑧. L'affichage change dans l'ordre suivant.



Pour remettre un totalisateur partiel à zéro, appuyer sur le bouton ⑧ pendant deux secondes tandis que l'affichage indique le totalisateur, 1 ou 2, souhaité.

⚠ AVERTISSEMENT

Il serait dangereux d'utiliser l'affichage pendant la conduite. Le fait de retirer une main du guidon risque de réduire la capacité de contrôle de la machine.

Toujours garder les deux mains sur le guidon pendant la conduite.

MONTRE ⑨

La montre indique le mode de 12 heures, avec AM/PM. Suivez la procedure ci- bas pour ajuster la montre.

Bouton "H"

Lorsqu'on on presse le bouton "H" ⑩, les heures avancent une par une. Poussez plusieurs fois le bouton jusqu'à ce que l'heure désirée apparaîsse. Pendant que le bouton est maintenu pressé, l'heure indiqué avance continuellement.

Bouton "M"

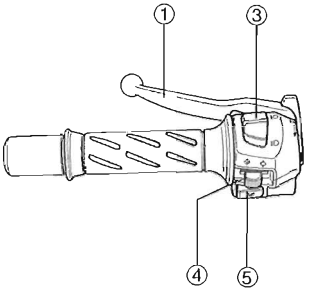
Lorsqu'on presse le bouton "M" ⑪ , les minutes avancent un par un. Poussez plusieures fois le bouton jusqu'à ce que le minute désiré apparaîsse. Pendant que le bouton est maintenu pressé, le minute indiqué avance continuellement.

NOTE: Lorsqu'on pousse les boutons "H" e "M" au même temps, la montre s'ajuste en 1:00 A.M.

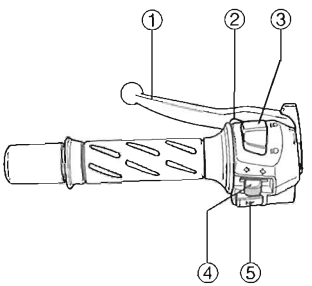
JAUGE D'ESSENCE ⑫

La jauge d'essence montre la quantité d'essence restant dans le réservoir d'essence. La marque "E" montre que le réservoir est plein vide ou presque. La marque "F" montre que le réservoir est plein.

GUIDON GAUCHE



Pour le Canada



Excepté le Canada

LEVIER D'EMBRAYAGE ①

Le levier d'embrayage est utilisé pour désengager la transmission sur la roue arrière à la mise en marche ou lors du passage des vitesses. Le fait de serrer ce levier dégage l'embrayage.

APPEL DE PHARE ② (Excepté le Canada)

Appuyer sur le commutateur pour allumer l'optique avant.

INVERSEUR CODE/PHARE ③

Position " ≣D "

Le faisceau de code du phare et le feu arrière s'allument.

Position" ≣D "

Le faisceau plein phare et le feu arrière s'allument. L'indicateur correspondant au plein phare s'allume aussi.

INVERSEUR DE CHANGEMENT DE DIRECTION ④

Lorsque l'on déplace l'inverseur sur la position " ⇦ " le clignotant gauche est activé. Lorsqu'on le déplace sur la position " ⇨ " le clignotant droit est activé. Le témoin lumineux clignote également. Appuyer sur l'inverseur pour annuler l'opération.

⚠ AVERTISSEMENT

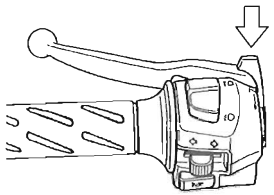
Ne pas allumer ou ne pas éteindre les clignotants constitue un danger. Cela induit en erreur les autres conducteurs et peut provoquer un accident.

Toujours allumer les clignotants avant de changer de voie ou de tourner à un carrefour. Toujours éteindre les clignotants après avoir changé de voie ou après avoir tourné à un carrefour.

COMMUTATEUR D'AVERTISSEUR " 📯 " ⑤

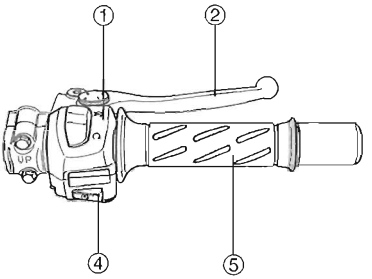
Appuyer sur ce commutateur pour faire retentir l'avertisseur sonore.

LEVIER DE STARTER

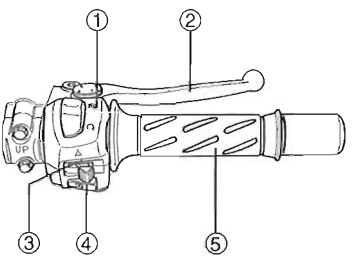


Le carburateur est équipé d'un système de starter qui facilite le démarrage quand le moteur est froid. Pour démarrer un moteur froid, tourner complètement le levier du starter vers soi. Le starter fonctionne de manière optimale quand le papillon est en position de fermeture. Quand le moteur est chaud, vous n'avez pas besoin d'utiliser le système de starter pour le démarrage.

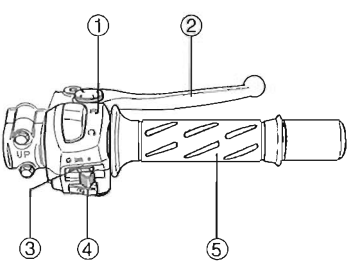
GUIDON DROIT



GSX750F Canada



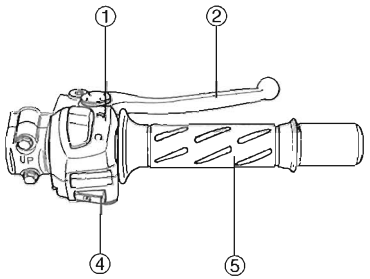
GSX750F EU



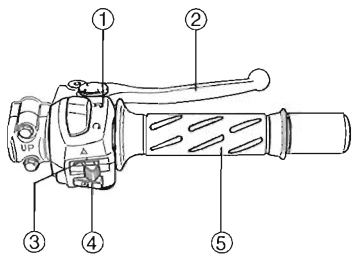
GSX750FL EU

COMMUTATEUR D'ARRET MOTEUR ①
Position" ⊗ "
Le circuit d'allumage est coupé. Le moteur ne peut pas démarrer ou tourner.

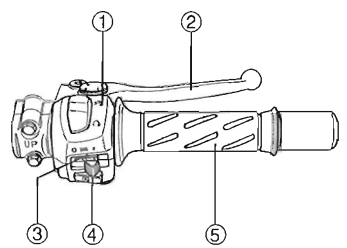
Position" ○ "
Le circuit d'allumage est activé et le moteur peut tourner.;



GSX750F Canada



GSX750F EU



GSX750FL EU

LEVIER DE FREIN AVANT ②
Pour appliquer le frein avant, serrer doucement ce levier. Cette motocyclette est dotée d'un frein à disque et il n'est pas nécessaire d'exercer une pression excessive sur le levier pour faire ralentir la machine. Lorsque l'on serre le levier, le feu stop s'allume.

COMMUTATEUR DE FEU DE DETRESSE ③ (GSX750F EU)
Les quatre feux de détresse et les deux clignotants clignotent simultanément. Utiliser les feux de détresse pour avertir les automobilistes en cas d'arrêt d'urgence ou si votre motocyclette présente un danger pour la circulation.

COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE ③ (GSX750FL EU)

Position " ☼ " (Marche)

L'optique avant et le feu arrière s'allument.

Position " ≥00≤ "
Le feu de stationnement et feu arrière s'allument.

Position " • " (arrêt)
L'optique avant et le feu arrière s'éteignent.

DEMARREUR " ⚡ " ④
Ce bouton sert au fonctionnement du démarreur. Mettre la clé de contact sur "ON", l'interrupteur de moteur sur " ○ ", la transmission au point mort et appuyer sur le bouton du démarreur électrique pour lancer le moteur de démarrage et mettre le moteur en route.

NOTE: Cette machine est équipée d'un contacteur de sécurité du circuit d'allumage et du circuit de démarrage. Le moteur peut être mis en route quand:

- *La transmission est au point mort et l'embrayage est libéré, ou*
- *La transmission est en prise, la béquille entièrement relevée et l'embrayage est libéré .*

ATTENTION

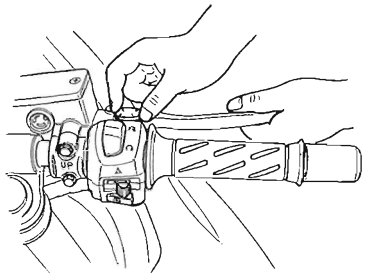
Afin d'éviter d'endommager le circuit électrique, ne jamais actionner le démarreur plus de cinq secondes d'affilée.

Si le moteur ne se met pas en marche après quelques tentatives, vérifier l'alimentation en essence ainsi que le circuit d'allumage. Se reporter à la section DEPANNAGE.

POIGNEE DES GAZ ⑤

Le régime du moteur dépend de la position de la poignée des gaz. Pour augmenter le régime, tourner la poignée vers soi. Pour le diminuer, tourner la poignée vers l'extérieur.

Réglage de la poignée du frein avant



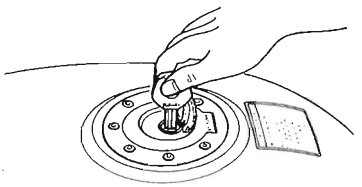
L'écart entre la poignée des gaz et la poignée du frein est réglable selon quatre positions. Pour modifier la position de réglage, repousser à fond la poignée de frein vers l'extérieur et tourner le dispositif de réglage sur la position choisie. En modifiant la position de la poignée de frein, toujours vérifier que le dispositif de réglage est bien positionné sur une position de réglage. L'ergot de support doit entrer dans son logement sur le dispositif de réglage. Cette machine est livrée d'usine avec le dispositif de réglage sur la position 2.

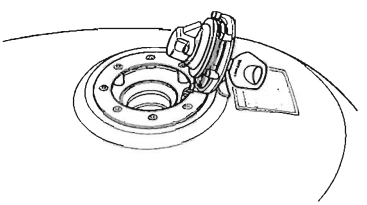
⚠ AVERTISSEMENT

Il est dangereux d'ajuster la position du levier de frein avant pendant la conduite. Lâcher ne fût-ce qu'une main du guidon risque de compromettre la maîtrise du véhicule.

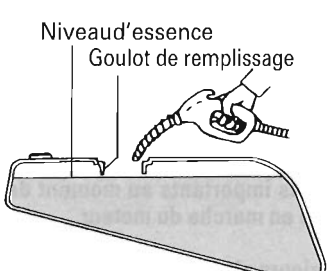
Ne jamais lâcher le guidon pendant la conduite.

BOUCHON DU RESERVOIR D'ESSENCE





Pour ouvrir le bouchon du réservoir d'essence, ouvrir le volet du verrou, introduire la clé de contact dans le verrou et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Après avoir inséré la clé, soulever et ouvrir le bouchon de réservoir à essence. Pour fermer le bouchon, le remettre en place et l'enfoncer fermement, la clé étant en place dans le verrou.



⚠ AVERTISSEMENT

Un réservoir d'essence trop rempli risque de déborder lorsque l'essence se réchauffe et se dilate sous l'effet de la chaleur du moteur ou du soleil. De l'essence renversée pourrait s'enflammer.

Ne jamais remplir le réservoir au-delà du fond du goulot.

⚠ AVERTISSEMENT

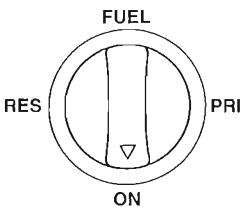
L'essence et les vapeurs d'essence sont hautement inflammables et toxiques. Effectuer le plein pose des risques de brûlures ou d'empoisonnement.

- **Couper le moteur et éloigner toute source de flammes, d'étincelles ou de chaleur.**
- **Effectuer le plein d'essence à l'air libre ou dans un endroit bien ventilé uniquement.**
- **Ne pas fumer.**
- **Essuyer immédiatement toute coulure.**
- **Ne pas inhaler les vapeurs d'essence.**
- **Tenir les enfants et les animaux domestiques hors de portée.**

ROBINET D'ESSENCE

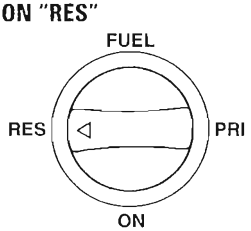
Cette motocyclette est dotée d'un robinet d'essence à membrane du type automatique. Il comporte trois positions ouvert (ON), réserve (RES) et amorçage (PRI).

POSITION "ON"



C'est la position normale du levier du robinet. Sur cette position, l'essence ne passe pas du robinet au carburateur à moins que le moteur ne tourne ou ne soit en cours de démarrage.

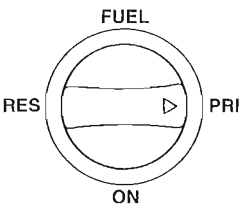
POSITION "RES"



Si le niveau d'essence dans le réservoir est insuffisant, tourner le levier sur la position "RES". Ceci permettra d'utiliser l'alimentation d'essence en réserve. Sur cette position, l'essence ne passe pas du robinet au carburateur à moins que le moteur ne tourne ou ne soit en cours de démarrage.
Contenance de la réserve: 5,0 L

NOTE: Après avoir tourné le robinet d'essence sur la position "RES", il est conseillé de refaire le plein d'essence à la station-service la plus proche. Après avoir refait le plein, ne pas oublier de tourner de nouveau le levier du robinet sur la position "ON".

POSITION "PRI"



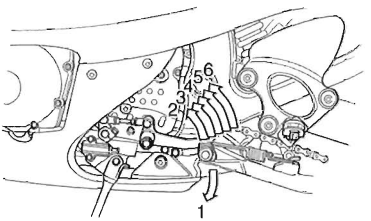
Si la machine est à court d'essence ou est restée inutilisée pendant une longue période, il se peut qu'il n'y ait plus d'essence dans les carburateurs. Dans ce cas, déplacer le levier du robinet sur la position "RES" pour permettre à l'essence de passer directement dans les carburateurs même si le moteur ne tourne pas. Dès le démarrage du moteur, toujours remettre le levier sur la position "ON" ou, s'il y a lieu, sur la position "RES".

⚠ AVERTISSEMENT

Il est dangereux de laisser le robinet d'essence sur la position "PRI" lorsque le moteur est coupé. Le carburateur risque de déborder et de l'essence risque de couler dans le moteur. Cela pose un risque d'incendie et pourrait causer des dégâts importants au moment de la mise en marche du moteur.

Toujours placer le robinet d'essence sur les positions "ON" ou "RES" après avoir coupé le moteur.

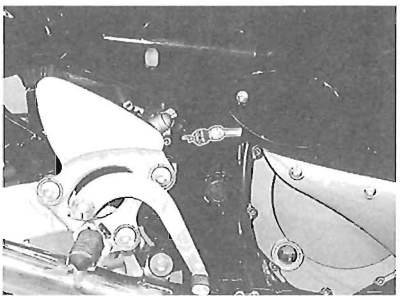
LEVIER DE SELECTEUR



La motocyclette a une boîte de vitesses à 6 rapports en prise constante qui fonctionne de la manière indiquée. Pour passer correctement les vitesses, tirer le levier d'embrayage et fermer les gaz au moment où le levier de sélecteur est actionné.
Lever le levier de sélecteur pour accélérer et appuyer dessus pour rétrograder. Le point mort est entre la vitesse inférieure et la seconde. Pour mettre sur le point mort, appuyer ou lever le levier d'une demi-cran entre la vitesse inférieure et la seconde.

NOTE: Lorsque la transmission est au point mort, le témoin lumineux vert sur le tableau de bord s'allume. Toutefois, pour plus de sécurité, débrayer avec précaution pour s'assurer que la boîte de vitesses est bien au point mort.

PEDALE DE FREIN ARRIERE

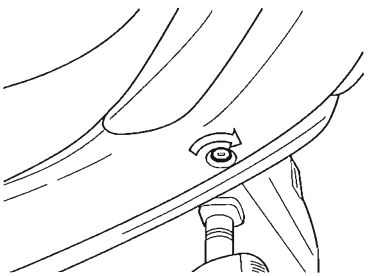


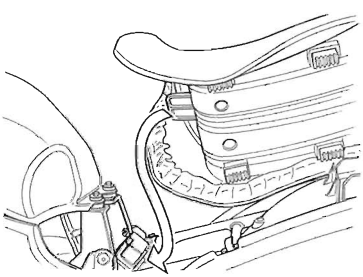
Le frein arrière est actionné lorsque l'on appuie sur la pédale de frein arrière. Le feu stop s'allume alors.

VERROU DE LA SELLE ET PORTE-CASQUE

RETRAIT DE LA SELLE

Proéder comme suit pour retirer la selle.

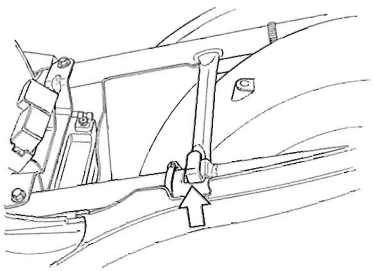




Pour déverrouiller la selle, insérer la clé de contact dans la serrure et tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour verrouiller, glisser le crochet de la selle dans son logement et pousser fermement.

PORTE-CASQUE

Deux types de porte-casque sont prévus sur cette moto. L'un se trouve sous la selle, et l'autre se trouve sous le cache de cadre gauche.

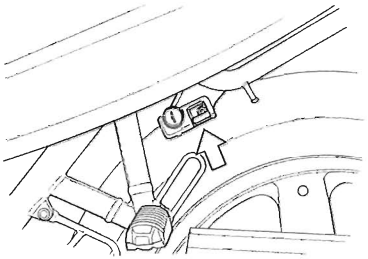


Pour utiliser le porte-casque, soulever la selle, accrocher l'anneau du casque au porte-casque et refermer la selle.

⚠ AVERTISSEMENT

Une selle mal verrouillée risque de bouger pendant la conduite et de faire pardre le contrôle du véhicule.

Toujours veiller à verrouiller correctement la selle.



Pour ouvrir le loquet du porte-casque, introduire la clé de contact dans le verrou et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre. Pour refermer le loquet, tourner la clé dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

⚠ AVERTISSEMENT

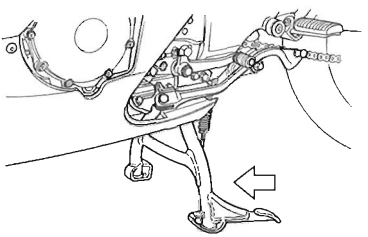
Rouler avec un casque attaché au porte-casque risque d'entraver la conduite.

Ne jamais rouler avec un casque attaché au porte-casque. S'il est nécessaire de transporter un casque, l'attacher fermement sur la selle.

BEQUILLE

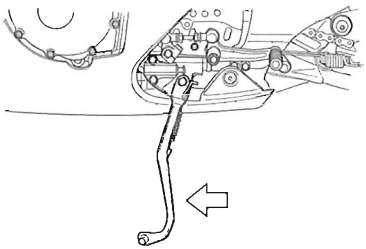
Cette machine est pourvue d'une béquille centrale et d'une béquille latérale.

BEQUILLE CENTRALE



Pour placer la machine sur la béquille centrale, poser le pied sur la barre d'appui de cette béquille et tirer la machine vers l'arrière et vers le haut à l'aide de la main droite posée sur la barre de maintien passager tout en retenant le guidon de la main gauche.

BEQUILLE LATERALE



Pour mettre la motocyclette sur la béquille latérale, mettre le pied sur l'extrémité de cette béquille et pousser énergiquement vers le bas jusqu'à ce que la béquille pivote sur la totalité de son arc et arrive en butée.

Un contacteur de sécurité coupe le circuit d'allumage lorsque la béquille latérale est abaissée et que la boîte de vitesses se trouve dans toute autre position que le point mort.

Le contacteur de sécurité béquille latérale/allumage fonctionne de la façon suivante:

- Si la béquille latérale est abaissée et que la boîte de vitesses se trouve en prise, le moteur ne peut pas démarrer.
- Si le moteur tourne et que l'on enclenche une vitesse alors que la béquille latérale est abaissée, le moteur cesse de tourner.
- Si le moteur tourne et que l'on abaisse la béquille latérale alors que la boîte de vitesses se trouve en prise, le moteur cesse de tourner.

⚠ AVERTISSEMENT

Rouler avec la béquille latérale mal repliée risque de provoquer un accident lors de virages à gauche.

- **Vérifier le bon fonctionnement du contacteur de sécurité de béquille latérale/allumage avant de démarrer.**
- **Toujours veiller à replier entièrement la béquille latérale avant de démarrer.**

ATTENTION

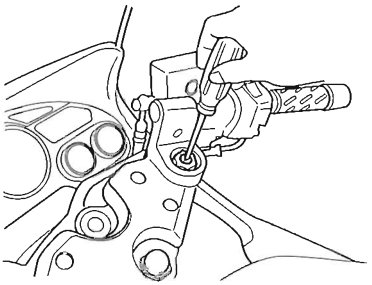
Afin d'éviter que la motocyclette se renverse, toujours la stationner sur un terrain ferme et de niveau.

Si l'on ne peut éviter de se garer dans une pente, placer l'avant du véhicule dans le sens de la montée et engager la première vitesse afin de prévenir le repli accidentel de la béquille latérale.

REGLAGE DE LA SUSPENSION

SUSPENSION AVANT

Réglage l'amortissement hydraulique



L'amortissement hydraulique en détente est réglable sur quatre positions. La vis de réglage de l'amortissement hydraulique est située sur le haut de la fourche avant. Pour régler l'amortissement hydraulique, tourner la vis de réglage vers la droite, dans le sens des déclics, pour augmenter la force ou vers la gauche, dans le sens inverse des déclics, pour la diminuer. Tourner d'abord la vis de réglage complètement vers la droite jusqu'à l'arrêt. Tournez ensuite lentement vers la gauche, jusqu'à ce que le premier déclic soit audible. Continuer de tourner d'1/4 de tour jusqu'à second déclic. La motocyclette a été réglée en usine sur le 3ème déclic. Toujours arrêter le réglage sur chaque déclic lors du changement de l'amortissement hydraulique.

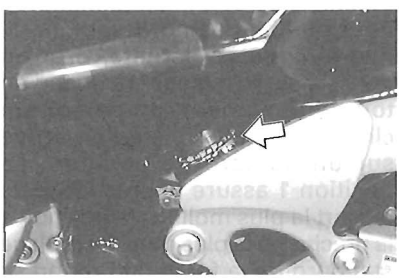
⚠ AVERTISSEMENT

Un réglage inégal de la suspension risque de réduire la maniabilité du véhicule et d'entraîner une perte d'équilibre.

Toujours veiller à régler les deux bras de fourche de la même façon.

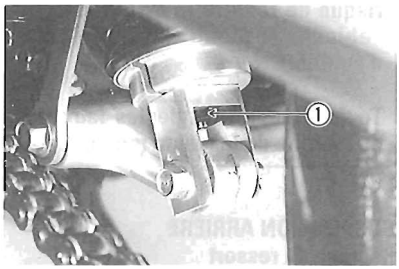
SUSPENSION ARRIERE

Réglage du ressort



Le réglage peut être effectué en modifiant la position de l'anneau de réglage. Suzuki recommande cependant que ce réglage soit fait par un concessionnarire accrédité Suzuki étant donné qu'un outil spécial est nécessaire pour ce travail.

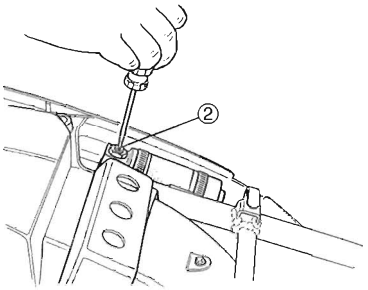
Réglage de l'amortissement hydraulique en détente

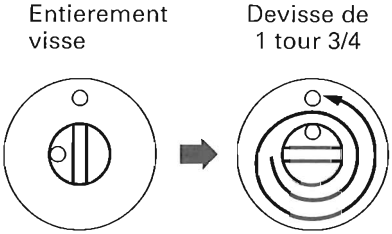


Pour modifier l'amortissement de hydraulique en détente, tirer ou pousser sur le réglage ①. Quand on tourne le tendeur, on perçoit un cliquetis chaque fois qu'on arrive sur un numéro de position. La position 1 assure la précharge de ressort la plus molle et la position 4 la précharge la plus dure. Le réglage standard de la force du rebond se trouve sur la position 2.

NOTE: Ne pas faire fonctionner l'amortisseur arrière sur des positions autres que les positions de déclic ou de détente. Si des positions 2-1/2, 3-1/2 etc. sont utilisées, l'amortissement hydraulique sera automatiquement réglé sur 4 (position la plus dure).

Réglage de l'amortissement hydraulique en compression





Pour ajuster l'amortissement hydraulique en compression, régler d'abord la vis ② sur les valeurs normales, puis la régler sur la position souhaitée. Pour régler l'amortissement sur la position standard, tourner l'amortissement dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il vienne en butée, puis le tourner dans le sens inverse d'un tour trois - quarts jusqu'à ce que les deux repères de poinçon soient alignés. Tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre à partir de la position standard pour durcir la force d'amortissement. La touner dans le sens inverse pour assouplir. La force d'amortissement devrait etre eglee graduellement d'un quart de tour à la fois pour ajuster plus précisément la suspension.

REGLAGES DE LA SUSPENSION

Les réglages standard de la suspension procurent une conduite confortable et de bonnes caracteristiques de tenue de route pour un pilotage général en solo. La suspension peut également être réglée pour des conditions de conduites différentes et selon les préférences du pilote. Le tableau suivant indique les réglages de base recommandés pour les suspensions avant et arrière.

NOTE: Lors de la modification des réglages, s'assurer qu'un bon équilibre est main tenu entre la suspension avant et la suspension arrière comme il est indiqué dans le tableau.

		Avant	Arrière	
		Amortissement hydraulique	Amortissement hydraulique	
			En détente	En compression
Utilistaiton en solo	Mour	4ème déclic	Position 1	
	Standard	3ème déclic	Position 2	
	Dure	2ème déclic	Position 2-3	
Utilisation en duo		3ème déclic	Position 2	

ESSENCE ET HUILE MOTEUR PRECONISEES

ESSENCE

Utiliser de l'essence sans plomb dont le taux d'octane est de 91 ou plus (Methode de recherche). L'essence sans plomb permet de prolonger la durée de vie des bougies et de l'échappement.

(Pour le Canada)

Cette motocyclette fonctionne à l'essence normale sans promb d'un indice d'octane à la pompe de 87 minimum (méthode IOR + IOM/2). Dans certains pays ou régions, seuls des carburants oxygénés sont disponibles. Ceux-ci peuvent être utilisés sans compromettre La Garantie Limitee Du Véhicule Neuf ni La Garantie Du Système Antipollution, à condition qu'ils aient l'indice d'octane minimum requis et qu'ils répondent aux conditions reprises ci-dessous.

NOTE: Les carburants oxygénés sont carburants contenant des additifs composés d'oxygène, tels le MTBE ou l'alcool.

Essence contenant du MTBE

L'essence sans plomb contenant du MTBE (éther méthylterbulytique) peut être utilisé si la part de MTBE ne dépasse pas 15 %.

Mélanges essence/éthanol

Les mélanges d'essence sans plomb et d'éthanol (alcool de grain) appelés essences-alcools peuvent être utilisés si la part d'éthanol ne dépasse pas 10 %.

Mélanges essence/methanol

Les carburants contenant maximum 5% deméthanol (alcool de bois) peuvent être utilisés s'ils contiennet des cosolavants et desproduits anticorrosion NE JAMAIS UTILISER des carburants contenant plus de 5% de méthanol. Suzuki ne peut être tenue pour responsable d'un endommagement du système de carburant ou d'une baisse de rendement dûs à l'utilisation de tels carburants et ces problèmes peuvent ne pas être couverts par La Garantie Limitee Du Véhicule Neuf ou par La Garantie Antipollution.

NOTE:

- *Suzuki recommande l'utilisation de carburants oxygénés afin de limiter la pollution de l'air.*
- *S'assurer que l'indice d'octane de l'essence utilisée soit d'au moins 87 (méthode IOR+IOM/2).*
- *Revenir à l'essence normale sans plomb si l'on n'est pas satisfait du rendement du véhicule lors de l'utilisation de carburants oxygénés et en cas de cliquetis, utiliser une marque d'essence différente, car la qualité de l'essence varie selon la marque.*

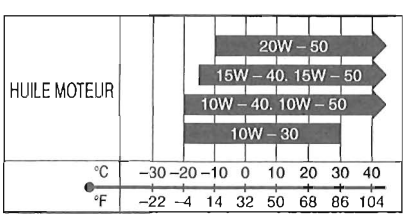
ATTENTION

Les coulures de mélanges d'essence-alcool risquent d'endommager la motocyclette. L'alcool pourrait abîmer les surfaces peintes.

Veiller à ne pas éclabousser de l'essence pendant le remplissage du réservoir d'essence. Essuyer immédiatement toute coulure.

HUILE MOTEUR

Utiliser une huile moteur 4 temps de première qualité pour prolonger la durée de service de la machine. N'utiliser que des huiles nommées SF ou SG d'après le système de classification API. L'indice de viscosité SAE 10W-40 est recommandé. Si ce type d'huile n'est pas disponible, en choisir une autre en fonction de la liste suivante.



RODAGE

L'introduction signale l'importance du rodage pour obtenir une durée de service et des performances optimales de cette Suzuki. Les paragraphes suivants expliquent comment il faut procéder pour effectuer un rodage correct.

REGIME MOTEUR MAXIMUM

Ce tableau indique le régime moteur maximum recommandé en cours de rodage.

Premier 800 km	Moins de 6000 tr/mn
Jusqu'à 1600 km	Moins de 9000 tr/mn
Au delà de 1600 km	Moins de 12000 tr/mn

VARIATION DU REGIME MOTEUR

Le régime moteur doit être changé en cours de conduite et non pas maintenu à une vitesse constante. Cela permet de "charger" les pièces sous l'effet de la pression puis de les "décharger" pour qu'elles refroidissent. Ainsi le processus d'ajustage des pièces du moteur subissent quelques contraintes pour que ce processus d'ajustage soit effectué. Il ne faut toutefois pas trop tirer sur le moteur.

RODER LES PNEUS NEUFS

Il est nécessaire de proprement roder les pneus neufs, comme le moteur, afin d'assurer la meilleure performance possible. Roder la bande du pneu en prenant de plus en plus de virages inclinés durant les premiers 160 km avant d'essayer d'utiliser le véhicule à son maximum de performance. Eviter d'accélérer, de virer et de freiner brusquement durant les premiers 160 km.

⚠ AVERTISSEMENT

Si les pneus ne sont pas proprement rodés, il se peut qu'ils glissent trop et empêchent le bon contrôle du scooter.

Faire particulièrement attention lorsque les pneus sont encore neufs. Effectuer un bon rodage des pneus selon la procédure décrite ci-dessus et éviter d'accélérer, de virer et de freiner brusquement durant les premiers 160 km.

EVITER DE ROULER CONSTAMMENT A BASSE VITESSE

Faire constamment fonctionner le moteur en sous régime (faible charge) risque de patiner les pièces et de les empêcher de trouver leur assise. Laisser le moteur accélérer librement sans cependant dépasser les limites prescrites. Eviter également de rouler à plein gaz pendant les 1600 premiers kilometres.

LAISSER CIRCULER L'HUILE MOTEUR AVANT DE PRENDRE LA ROUTE

Que le démarrage soit effectué à chaud ou à froid, laisser le moteur tourner au ralenti avant d'appliquer la charge ou de lancer le moteur. Cela permet à l'huile de graissage d'atteindre toutes les pièces essentielles du moteur.

EFFECTUER LE PREMIER ET PLUS IMPORTANT ENTRETIEN

L'entretien initial à 1000 km est l'entretien le plus important de votre motocyclette. Pendant le rôdage, toutes les pièces du moteur s'ajustent et se mettent en place. L'entretien lors du premier service comprend tous les réajustements des pièces, le serrage des fixations et le changement de l'huile usagée. Si cet entretien est effectué au kilométrage recommandé, vous obtiendrez les meilleures performances de votre motocyclette et réduirez les entretiens ultérieurs.

NOTE: L'entretien des 1000 km devra être effectué comme indiqué dans la section INSPECTION ET ENTRETIEN de ce manuel. Respecter particuliè-rement la ATTENTION et l'AVERTISSEMENT de cette section.

CONTROLE AVANT L'UTILISATION

⚠ AVERTISSEMENT

Le non-contrôle et le manque d'entretien du véhicule augmentent les risques d'accident ou d'endommagement du véhicule.

Toujours effectuer les contrôles de routine avant chaque départ. Les points de contrôle figurent dans le tableau ci-dessous. Pour plus de détails, se reporter à la section INSPECTION ET ENTRETIEN.

⚠ AVERTISSEMENT

Des pneus usés, mal gonflés ou des pneus de type incorrect risquent de réduire la tenue de route du véhicule et d'entraîner un accident.

Respecter toutes les consignes figurant dans la section PNEUS de ce manuel.

Avant de piloter la machine, toujours effectuer les contrôles suivants. Ne jamais sous-estimer leur importance. Les effectuer tous avant chaque utilisation.

⚠ AVERTISSEMENT

Il est dangereux d'effectuer les contrôles d'entretien lorsque le moteur tourne. Les mains ou les vêtements pourraient être happés par des pièces en mouvement et cela causerait des blessures graves.

Couper le moteur avant de procéder aux contrôles d'entretien, sauf lors du contrôle du commutateur d'arrêt moteur et de l'accélérateur.

POINTS DE CONTROLE	NATURE DU CONTROLE:
Direction	• Douceur • Liberté de mouvement • Jeu ou desserrage
Poignée des gaz	• Jeu du câble des gaz • Mouvement régulier et fermeture automatique de la poignée des gaz
Embrayage	• Garde à la poignée d'embrayage • Régularité et progression du fonctionnement
Freins	• Niveau de liquide dépassant le trait de repère"LOWER" • Absence de fuite de liquide • Plaquettes de freins non usées jusqu'au trait de repère. • Garde au levier et à la pédale • Absence de "mou"
Suspensions	Mouvement régulier
Essence	Quantité d'essence suffisante pour le trajet prévu
Chaîne d'entraînement	•Tension correcte • Graissage correct
Pneus	• Pression correcte • Profondeur de profil • Fissures ou coupures
Huile moteur	Niveau correct
Eclairage	Fonctionnement de tous les feux et témoins adéquat.
Avertisseur	Fonctionnement adéquat
Commutateur d'arrêt	Fonctionnement adéquat
Contacteur de sécurité béquille latérale/ allumage	Fonctionnement adéquat

CONSEILS DE PILOTAGE

DEMARRAGE DU MOTEUR

Avant de faire démarrer le moteur, s'assurer que:

- La boîte de vitesses se trouve au point mort.
- Le levier du robinet d'essence se trouve sur la position "ON".
- Le commutateur d'arrêt moteur se trouve sur la position " ○ ".

NOTE: Cette motocyclette est dotée de commutateurs à verrouillage réciproque pour le circuit d'allumage et le circuit du démarreur.
Le moteur ne peut démarrer que si:

- *La transmission est au point mort et l'embrayage est libéré, ou*
- *La transmission est en prise, la béquille entièrement relevée et l'embrayage est libéré.*

QUAND LE MOTEUR EST FROID:

1. Tournez tout á fait le levier d'étranglement dans votre direction. Fermez completement l'étrangleur.
2. Pressez le bouton du démarreur électrique.
3. Aussitôt après que le moteur démarre, conservez la vitesse du moteur à 2,000 r/min, en changeant la position du levier d'étranglement.
4. Déplacez la position du levier d'étranglement jusqu'à "OFF" environ 30 secondes après que le moteur dèmarre. Dans le cas d'un froid rigoureux, ce sera peut etre nécessaire d'employer l'étrangleur pour plus que 30 secondes.

QUAND LE MOTEUR EST CHAUD:
L'emploi du levier d'étranglement ne doit pas être nécessaire. Ouvrez l'étrangleur 1/8 á 1/4 de tour et pressez le bouton du démarreur electrique.

⚠ AVERTISSEMENT

Laisser tourner le moteur dans une pièce fermée peut constituer un danger. Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un gaz inodore et incolore pouvant entraîner la mort par asphyxie.

Toujours faire tourner le moteur à l'extérieur et dans un endroit bien ventilé.

ATTENTION

Faire tourner le moteur à l'arrêt pendant une période prolongée risque de le faire surchauffer. Une surchauffe peut endommager les pièces internes du moteur et décolorer les tuyaux d'échappement.

Couper le moteur si on n'a pas l'intention de démarrer immédiatement.

CONDUITE DE LA MOTO

⚠ AVERTISSEMENT

Conduire cette motocyclette à des vitesses excessives augmente les risques de perte de contrôle. Cela pourrait provoquer des accidents.

Ne jamais dépasser ses limites, celles de la motocyclette et toujours tenir compte des conditions de conduite.

⚠ AVERTISSEMENT

Lâcher le guidon ou les repose-pied pendant la conduite peut constituer un danger. S'il retire ne fût-ce qu'une main ou un pied, le pilote réduit ses moyens de contrôle du véhicule.

Toujours maintenir les deux mains sur le guidon et les deux pieds sur les repose-pied pendant la conduite.

⚠ AVERTISSEMENT

Des coups de vent latéraux subits, tels que ceux produits par des véhicules de grande taille passant en sens inverse ou produits à la sortie de tunnels ou dans des régions vallonnées, risquent de compromettre la bonne maîtrise du véhicule.

Réduire la vitesse et être attentif aux coups de vent.

Après avoir complètement relevé la béquille latérale, enclencher le levier de sélecteur et faire une petite pause. Tourner un peu la poignée des gaz vers soi tout en relâchant le levier d'embrayage lentement et en douceur. La machine commence à avancer. Pour passer à un rapport supérieur, accélérer doucement et couper ensuite les gaz. Tirer sur le levier de sélecteur et le levier de changement de vitesses et ouvrir progressivement les gaz. Choisir les vitesses de cette façon jusqu'à atteindre la prise directe.

NOTE: Cette motocyclette est dotée d'un contacteur de sécurité béquille latérale/allumage. Si l'on met la boîte de vitesses en prise alors que la béquille latérale est baissée, le moteur cesse de tourner.

UTILISATION DE LA BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses est destinée à permettre au moteur de tourner à un régime normal. Les rapports de boîte ont été soigneusement choisis pour répondre aux caractéristiques du moteur. Le pilote doit toujours choisir le rapport le plus approprié aux conditions du moment. Ne jamais jouer sur l'embrayage pour contrôler la vitesse du véhicule. Rétrograder pour permettre au moteur de tourner à un régime normal.

(pour le Canada).
Le tableau ci-dessous indique approximativement la plage de vitesse pour chaque rapport de boîte

Montée des rapports

Rapport de boite	km/h	miles/h
1ère →2ème	20	12
2ème →3ème	30	19
3ème →4ème	40	25
4ème →5ème	50	31
5ème →6ème	60	37

Rétrogradage

Rapport de boîte	km/h	miles/h
6ème →5ème	40	25
5ème →4ème	30	19
4ème →3ème	20	12

Débrayer quand la motocyclette roule à moins de 15 km/h (9 miles/h).

⚠ AVERTISSEMENT

Rétrograder à un régime trop élevé peut:

- **faire déraper la roue arrière et causer une perte de traction en raison du freinage moteur accru, ce qui peut provoquer un accident ou**
- **forcer le moteur, ce qui risque de l'endommager.**

Réduire la vitesse et rétrograder avant d'abprder le virage.

⚠ AVERTISSEMENT

Rétrograder lorsque la moto est inclinée dans un virage sec risque de faire glisser la roue arrière et d'entraîner la perte de contrôle du véhicule.

Réduire la vitesse et rétrograder avant d'aborder le virage.

ATTENTION

Forcer le moteur dans la zone rouge du compte-tours risque de gravement l'endommager.

Ne jamais forcer le moteur dans la zone rouge, quelle que soit la vitesse engagée.

CONDUITE EN MONTEE

- Lorsque l'on gravit des pentes raides, la machine peut marquer un ralentissement et perdre de la puissance. Dans ce cas, il convient de rétrograder de sorte que le moteur puisse tourner à un régime normal. Changer de vitesse rapidement pour éviter que le véhicule ne perde son élan.
- En descente, on peut se servir du moteur pour freiner en passant au rapport inférieur.
- Veiller cependant à ce que le moteur ne s'emballe pas.

ARRET ET STATIONNEMENT

1. Tourner la poignée des gaz vers l'extérieur et la fermer complètement.
2. Appliquer les freins avant et arrière uniformément et simultanément.
3. Rétrograder lorsque l'allure de la machine diminue.
4. Passer au point mort avec le levier d'embrayage serré (position de débrayage) juste avant l'arrêt de la machine. On peut s'assurer que la machine est bien au point mort en consultant le témoin lumineux de point mort.

⚠ AVERTISSEMENT

Les pilotes inexpérimentés ont tendance à ne pas assez utiliser le frein avant. Cela peut allonger excessivement la distance d'arrêt et entraîner une collision. Freiner exclusivement avec le frein avant ou arrière risque de provoquer un dérapage et une perte de contrôle du véhicule.

Toujours actionner les deux freins simultanément et uniformément.

⚠ AVERTISSEMENT

Un freinage excessif dans un virage peut provoquer un dérapage et une perte de contrôle du véhicule.

Freiner avant d'aborder un virage.

⚠ AVERTISSEMENT

Un freinage excessif sur un terrain humide, meuble, accidenté ou glissant peut provoquer un dérapage et une perte de contrôle du véhicule.

Freiner légèrement et avec prudence sur les terrains glissants ou accidentés.

⚠ AVERTISSEMENT

Suivre un véhicule de trop près peut provoquer une collision. La distance de freinage augmente progressivement avec la vitesse.

Toujours maintenir une distance suffisante entre la motocyclette et le véhicule qui précède.

5. Stationner la motocyclette sur un sol ferme et de niveau où elle ne risque pas d'être renversée.

NOTE: Si la motocyclette doit être stationnée sur la béquille latérale dans une petite pente, l'avant de la motocyclette doit faire face à la déclivité afin d'éviter qu'elle ne se trouve entraînée vers l'avant sous le fléchissement de la béquille latérale. La motocyclette doit être laissée en stationnement avec la 1ère vitesse engagée afin d'empêcher qu'elle ne se débéquille. Revenir au point mort avant de redemarrer le moteur.

6. Tourner la clé de contact pour la ramener à la position "OFF".
7. Tourner le guidon complètement vers la gauche pour verrouiller la direction par souci de sécuríte.
8. Enlever la clé de contact.

⚠ AVERTISSEMENT

Le pot d'échappement pose un risque de brûlures. Le pot d'échappement reste très chaud et peut causer des brûlures bien après l'arrêt du moteur.

Garer la motocyclette de sorte que des passants ou des enfants ne puissent toucher le pot d'échappement.

INSPECTION ET ENTRETIEN

CALENDRIER D'ENTRETIEN

Le tableau indique la fréquence d'entretien en kilometres et en mois. A la fin de chaque intervalle, effectuer les contrôles, le graissage et l'entretien indiqués. Si la machine est utilisée dans des conditions sévères, telles que le fonctionnement à plein gaz ou la conduite dans des régions poussiéreuses, il y a lieu d'effectuer certains entretiens plus fréquemment, ceci afin d'assurer la fiabilité de la machine comme il est expliqué dans la section entretien. Le concessionnaire est à même de fournir toute information utile à ce sujet. Les organes de la suspension et des roues constituent des éléments essentiels qui réclament un entretien très spécial et très soigneux. Afin d'assurer un maximum de sécurité, il est recommandé de confier leur contrôle et leur réparation à un concessionnaire accrédité Suzuki ou à un mécanicien qualifié.

⚠ AVERTISSEMENT

Effectuer un entretien incorrect du véhicule ou ne pas effectuer les entretiens recommandés accroissent les risques d'accident ou d'endommagement.

Toujours suivre les recommandations et les intervalles de contrôle et d'entretien figurant dans ce manuel. Confier l'entretien des éléments repérés d'un astérisque (*) à un concessionnaire SUZUKI ou à tout mécanicien qualifié. L'utilisateur peut effectuer lui-même l'entretien des autres éléments s'il se conforme aux instructions de cette section, pour autant qu'il dispose des connaissances en mécanique requises. S'il n'est pas certain de pouvoir effectuer un travail, il doit le confier à son concessionnaire SUZUKI ou à un mécanicien qualifié.

⚠ AVERTISSEMENT

Laisser tourner le moteur dans une pièce fermée peut constituer un danger. Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un gaz inodore et incolore pouvant entraîner la mort par asphyxie.

Toujours faire tourner le moteur à l'extérieur et dans un endroit bien ventilé.

NOTE: Les intervalles d'entretien figurant dans le tableau d'entretien constituent un minimum. Si les conditions d'utilisation sont extrêmes, il convient d'effectuer ces entretiens plus souvent. Pour toute question concernant les intervalles d'entretien, consulter un concessionnaire SUZUKI ou un mécanicien qualifié.

ATTENTION

Le recours à des pièces de rechange de qualité inférieure peut entraîner l'usure prématurée du moteur et par conséquent réduire sa durée de service.

Monter exclusivement des pièces de rechange d'origine SUZUKI ou des pièces d'une qualité équivalente.

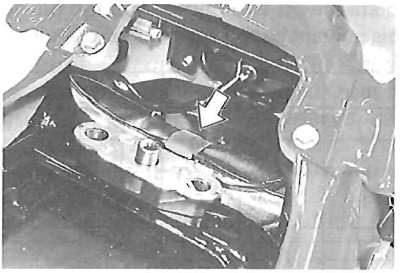
TABLEAU D'ENTRETIEN

Intervalle: Cet intervalle correspond à la distance en kilomètres donnée par le compteur kilométrique ou au nombre de mois suivant ce qui survient en premier.

Intervalle / Elément	km / mois	1000 / 1	6000 / 6	12000 / 12	18000 / 18	24000 / 24
Cartoouche de filtre à air		—	I	I	R	I
* Boulons de collecteur d'echappement et boulons de silencieux		S	—	S	—	S
* Jeu aux soupapes		I	—	I	—	I
Bougies		—	I	R	I	R
Durit d'essence		—	I	I	I	I
		* Remplacer tous les quatre ans				
Filtre à essence		—	I	*R	I	*R
Huile moteur		R	R	R	R	R
Filtre à huile moteur		R	—	—	R	—
Régime du ralenti du moteur		I	I	I	I	I
Jeu du câble de commande des gaz		I	I	I	I	I
* Synchronisation des carburatours		—	—	I	—	I
Embrayage		—	I	I	I	I
Chaîne d'entraînement secondaire		I	I	I	I	I
		Nettoyer et graisser tous les 1000 km				
* Freins		I	I	I	I	I
Durit de freins		—	I	I	I	I
		*Remplacer tous les quatre ans				
Liquide de frein		—	I	I	I	I
		*Remplacer tous les deux ans				
Pneus		—	I	I	I	I
* Direction		I	—	I	—	I
* Fourche avant		—	—	I	—	I
* Suspensions arrière		—	—	I	—	I
* Boulons et écrous du cadre		S	S	S	S	S

NOTE: I=Inspecter et nettoyer, ajuster, remplacer ou graisser si nécessaire; R=Remplacer; S=Serrer

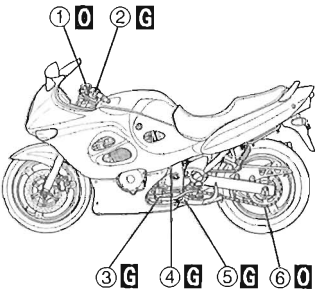
OUTILS

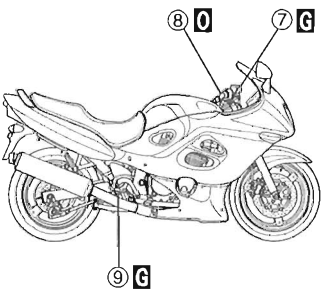


Un jeu d'outils prévu pour les travaux d'entretien périodique se trouve sous la selle.

POINTS DE GRAISSAGE

Il est important que toutes les pièces mobiles de la machine soient bien graissées pour permettre le bon fonctionnement et la longévité du véhicule et assurer la sécurité de conduite. Il est conseillé de huiler la machine après une longue et dure randonnée, après un parcours sous la pluie ou après l'avoir lavée. Les principaux points de graissage sont indiqués ci-après.



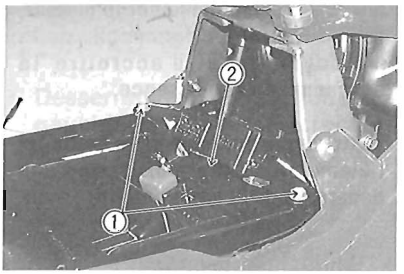


① Câble d'embrayage.
② Porte-levier d'embrayage
③ Pivot de la béquille latérale et crochet du ressort
④ Pivot de levier de selecteur et pivot de selecteur
⑤ Pivot de la béquille centrale et crochet du ressort
⑥ Chaîne d'entraînement secondaire
⑦ Porte-levier de frein
⑧ Câble des gaz
⑨ Pivot de la pédale de frein et timonerie de frein

O .... Huile moteur
G .... Graisse

BATTERIE

La batterie se trouve sous la selle. Cette batterie est du type scellé sans entretien en ce qui concerne le niveau et la densité de l'electrolyte. En faire vérifier périodiquement létat de charge par un concessionnaire.



Pour retirer la batterie, desserrer les boulons ① et retirer le support de batterie ②.

Le taux de charge normal est de 0,9A × 5 à 10 h et le taux maximum de 4,0A × 1 h. Ne jamais excéder cette valeur maximum.

⚠ AVERTISSEMENT

L'hydrogène produit par la batterie risque d'exploser s'il est exposé à des flammes ou à des étincelles.

Eloigner toute source de flammes ou d'étincelles. Ne jamais fumer à proximité d'une batterie.

ATTENTION

Une charge excessive de la batterie risque de réduire sa durée de service.

Ne jamais excéder le taux de charge maximal.

ATTENTION

Inverser les fils de batterie risque d'endommager le circuit de charge ainsi que la batterie.

Brancher le fil rouge à la borne positive (+) et le fil noir (ou le fil noir rayé en blanc) à la borne négative (-).

FILTRE A AIR

Le filtre à air se trouve sous le réservoir d'essence. Si la cartouche est encrassée, la résistance à l'admission d'air augmente et la puissance de la machine diminue tandis que la consommation augmente. Si la machine est utilisée dans des conditions particulièrement poussiéreuses, nettoyer ou changer la cartouche du filtre à air plus fréquemment qu'indiqué dans le calendrier d'entretien. Vérifier et nettoyer périodiquement le filtre à air en procédant de la manière suivante.

⚠ AVERTISSEMENT

Lorsque le moteur tourne sans la cartouche de filtre à air, une flamme produite par le moteur risque de pénétrer le filtre à air ou le moteur pourrait s'encrasser. Il y a risque d'incendie et d'endommagement du moteur.

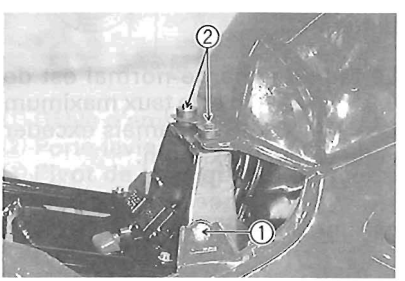
Ne jamais faire tourner le moteur si la cartouche de filtre à air n'est pas installée correctement.

ATTENTION

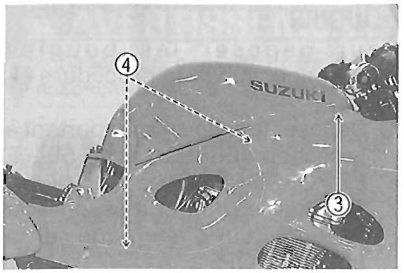
Nettoyer ou remplacer fréquemment la cartouche du filtre à air si l'on roule sur des routes poussiéreuses, humides ou boueuses. La cartouche du filtre à air s'obstrue plus rapidement dans ces conditions, ce qui risque d'endommager le moteur, de réduire les performances de la motocyclette et d'accroître la consommation en essence.

Nettoyer immédiatement le boîtier et l'élément du filtre à air si de l'eau pénètre dans le boîtier du filtre à air.

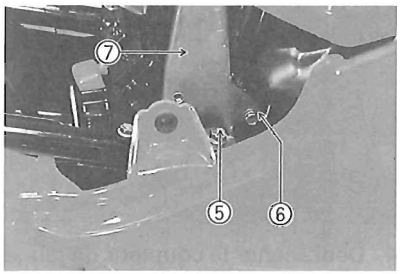
1. Retirer la selle en se reportart à la section VERROU DE LA SELLE ET PORTE-CASQUE.



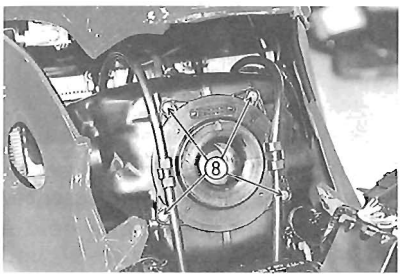
2. Desserrer les vis ① (droit et gauche) et la boulon ②.



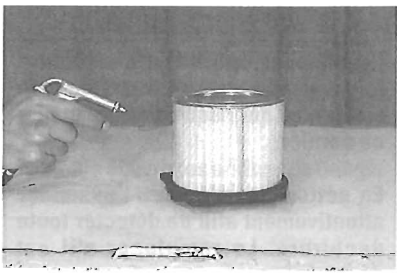
3. Desserrer les vis ③ (à droite et à gauche) et enlever les crochets ④ du cache du cadre (à droite et à gauche).



4. Desserrer les boulons ⑤ et ⑥ (droit et gauche).
5. Retirer le support ⑦.
6. Soulever l'extrémité arrière du réservoir d'essence.



7. Desserrer les vis ⑧ et retirer le filtre à air.



8. Utiliser avec précaution une manche à air pour retirer la poussière du filtre à air.

NOTE: Toujours insuffler l'air comprimé sur le côté extérieur de l'élément du filtre à air. Si l'on insuffle de l'air sur le côté intérieur de l'élément, la poussière va s'incruster dans ses pores et réduire le passage d'air.

9. Mettre l'élément nettoyé ou une cartouche de filtre à air neuve en place en procédant a l'inverse de l'ordre de la dépose. Veiller à ce que la cartouche soit bien en place et que le boîtier soit correctement ferme. Remplacer la cartouche périodiquement.

ATTENTION

Un élément de filtre à air déchiré laisse pénétrer des crasses dans le moteur, ce qui risque d'endommager ce dernier.

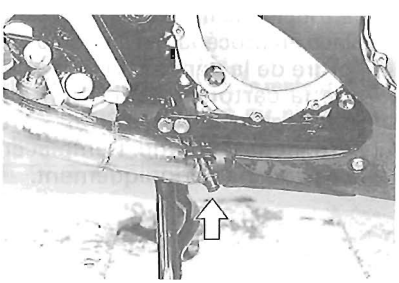
En nettoyant l'élément, l'examiner attentivement afin de détecter toute déchirure. Le remplacer s'il est déchiré.

ATTENTION

Un élément de filtre à air mal installé risque de laisser pénétrer des crasses dans le moteur. Celui-ci sera endommagé.

Veiller à installer correctement l'élément du filtre à air.

Tube de vidange de l'épurateur d'air

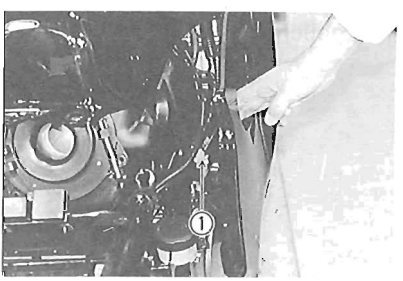


Retirer la bougie et purger l'eau et l'huile à des intervalles d'entretien réguliers.

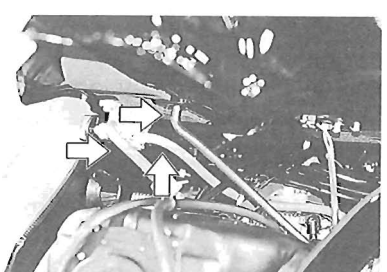
BOUGIES

Pour déposer les bougies d'allumage, suivre la procédure ci-après:

1. Déposer la selle en se reportant à la section VERROU DE LA SELLE ET PORTE-CASQUE.
2. Tourner le robinet d'essence et le contacteur d'allumage sur la position "OFF".
3. Lever le réservoir d'essence en se référant à la section FILTRE A AIR.



4. Débrancher le couplenr de jauge d'essence ①.

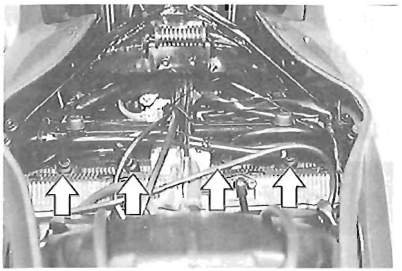


5. Débrancher les durites d'essence et déposer le réservoir d'essence.

⚠ AVERTISSEMENT

De l'essence coulant de la durit d'essence risque de s'enflammer.

Couper le moteur avant de déconnecter la durit d'essence. Eloigner toute source de flammes, d'étincelles et de chaleur. Ne pas fumer. Recueillir l'essence dans un récipient et jeter l'essence vidangée conformément à la législation en vigueur.



6. Sortir les capuchons des bougies.
7. Déposer les bougies avec la clé à bougie qui se trouve dans le jeu d'outils.

ATTENTION

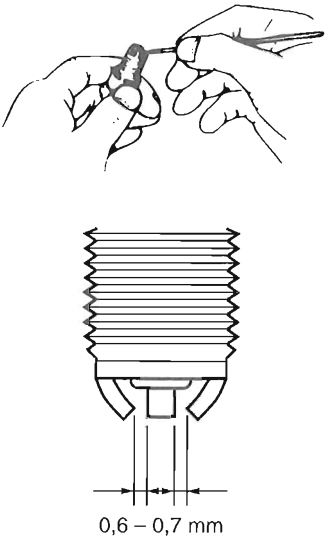
Une bougie serrée à l'excès ou dont le filetage est faussé risque d'endommager le filetage en aluminium de la culasse.

Visser la bougie à la main en veillant à bien engager le filetage. Si la bougie est neuve, la serrer de 1/2 tour supplémentaire à l'aide d,une clé. Si la bougie est usagée, la serrer de 1/8ème de tour supplémentaire à l'aide d'une clé.

ATTENTION

Le moteur risque d'être endommagé si des crasses y pénètrent par un orifice de bougie.

Toujours couvrir les orifices de bougie après avoir déposé celles-ci.



Enlever toute trace de calamine de la bougie avec une petite brosse métallique ou une broche. Régler l'écartement de l'électrode à 0,6-0,7 mm à l'aide d'un calibre d'épaisseur pour l'écartement de bougie.

Avant d'enlever les dépôts de calamine, toujours noter la couleur de la porcelaine à l'extrémité de chaque bougie. Cette couleur indique si la bougie standard utilisée correspond bien au type d'utilisation. Pour un fonctionnement normal, la bougie doit être de couleur brun clair.

ATTENTION

Une bougie d'un type quelconque peut ne pas avoir la taille ni la plage thermique adaptée à cette motocyclette. L'utilisation d'une bougie inadaptée risque de provoquer de graves dommages, qui ne sont pas couverts par la garantie.

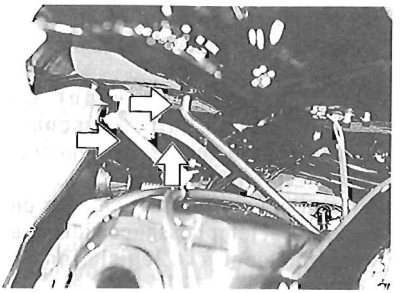
Monter une bougie figurant dans la liste ci-dessous ou une bougie équivalente. Se renseigner auprès d'un concessionnaire SUZUKI ou d'un mécanicien qualifié pour connaître le type de bougie requis pour les diverses conditions d'utilisation.

GUIDE DE REMPLACEMENT DE BOUGIE

NGK	DENSO	REMARQUES
CR8EK	U24ETR	Si la bougie réglementaire a une apparence mouillée ou si sa couleur est très foncée, la remplacer par celle-ci.
CR9EK	U27ETR	Normale
CR10EK	U31ETR	Si la bougie standard est très blanche ou d'aspect vitrifié, la remplacer par celle-ci.

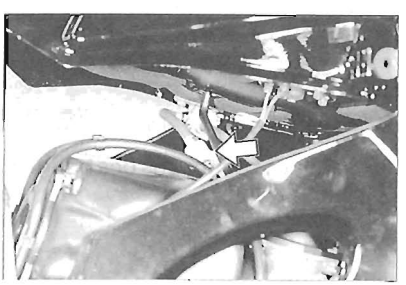
NOTE: Cette motocyclette est munie d'une bougie à résistance pour éviter le broillage des pièces électroniques. L'utilisation d'une bougie incorrecte peut causer un parasistage du système d'allumage donnant lieu à des problèmes de fonctionnement. Utiliser les bougies préconisées.

DURIT D'ESSENCE



Vérifier si le durit d'essence n'est pas endommage et ne fuit pas. Sil'onconstate des defauts, le remplacer.

FILTRE À ESSENCE



Inspecter la couleur du filtre à essence. Si le filtre à essence est sombre ou marron, il faut le remplacer.

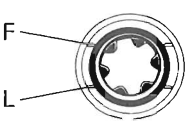
HUILE MOTEUR

La durée de vie du moteur dépend largement de la qualité de l'huile choisie et de la périodicité des vidanges d'huile. Un contrôle quotidien du niveau de l'huile des vidanges périodiques sont les deux points d'entretien les plus importants.

CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE

Suivre la procédure du dessous pour vérifier le niveau de l'huile moteur.

1. Mettre la motocyclette sur la béquille centrale.
2. Démarrer le moteur et le faire tourner quelques minutes.
3. Arrêter le moteur et attendre trois minutes.



4. Maintenir la motocyclette verticale et vérifier le niveau de l'huile par la fenêtre d'inspection.

ATTENTION

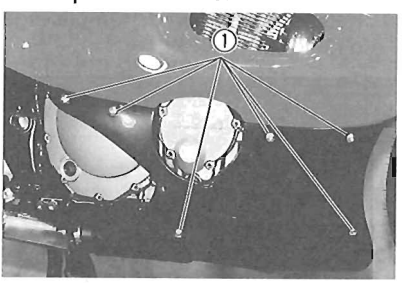
Afin d'éviter tout dégât au moteur, le niveau d'huile moteur doit se situer entre les lignes "L" (minimum) et "F" (maximum).

Effectuer le contrôle du niveau d'huile avant chaque départ. Pour ce faire, placer la motocyclette à la verticale sur un sol de niveau et regarder par la fenêtre de contrôle.

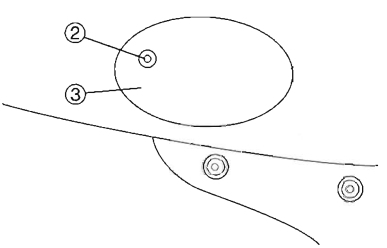
VIDANGE DE L'HUILE MOTEUR ET CHANGEMENT DE FILTRE

Vidanger l'huile moteur et poser un filtre neuf après avoir parcouru 1000 km et à chaque période d'entretien. Effectuer la vidange avec le moteur chaud, quand l'huile est parfaitement fluide. Procéder comme suit:

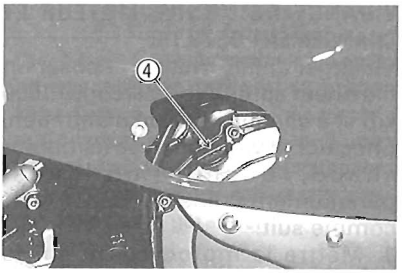
1. Mettre la motocyclette sur la béquille centrale.



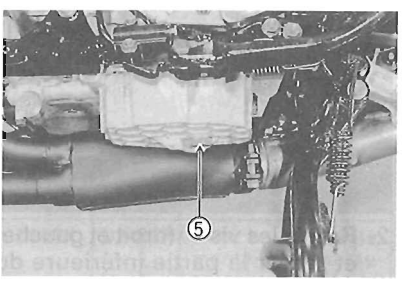
2. Retirer les vis ① (droit et gauche) et retirer la partie inférieure du profilage.



3. Retirer les vis ② et retirer le couvercle de remplissage d'huile ③.



4. Retirer le bouchon de remplissage d'huile ④.



5. Installer un récipient sous le bouchon de vidange ⑤.
6. A l'aide d'une clé, enlever le bouchon de vidange et vidanger l'huile moteur tout en maintenant la motocyclette en position verticale.

⚠ AVERTISSEMENT

L'huile et les tuyaux d'échappement sont chauds et peuvent causer des brûlures.

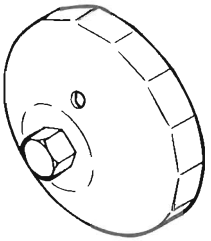
Attendre que le bouchon de vidange de l'huile et les tuyaux d'échappement aient refroidi avant d'effectuer la vidange.

⚠ AVERTISSEMENT

Les huiles neuves et usagées ainsi que les dissolvants sont des produits toxiques. Si ces produits sont ingérés par des enfants ou des animaux domestiques, ceux-ci courent des risques d'empoisonnement. Des tests en laboratoire ont prouvé que le contact permanent avec de l'huile usagée provoque le cancer de la peau chez les animaux. Un bref contact avec de l'huile usagée ou du dissolvant peut irriter la peau.

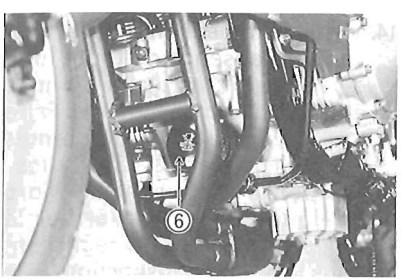
- **Conserver l'huile neuve ou usagée et les dissolvants hors de portée des enfants et des animaux domestiques.**
- **Porter un vêtement à longues manches et des gants imperméables.**
- **Nettoyer la peau avec du savon si elle entre en contact avec de l'huile ou du dissolvant.**

NOTE: Recycler ou jeter l'huile usagée et les dissolvants conformément à la législation en vigueur.

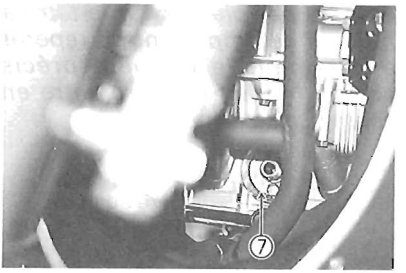


Disponsible chez les conessionnaires accrédités Suzuki
clé pour filtre à huile (pièce No. 09915-40610)

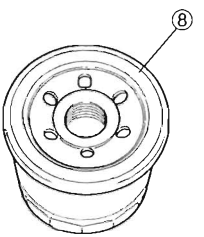
7. Reposer le bouchon de vidange avec son joint. Serrer à fond avec la clé.



8. A l'aide d'une clé Suzuki pour filtre à huile de type "chapeau" ou "à bandeau" de dimension appropriée, dévisser le filtre ⑥ en tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et déposer le filtre.



9. Essuyer la surface de montage du filtre ⑦ sur le moteur avec un chiffon propre.



10. Enduire légèrement d'huile moteur la circonférence du joint en caoutchouc ⑧ du nouveau filtre à huile.

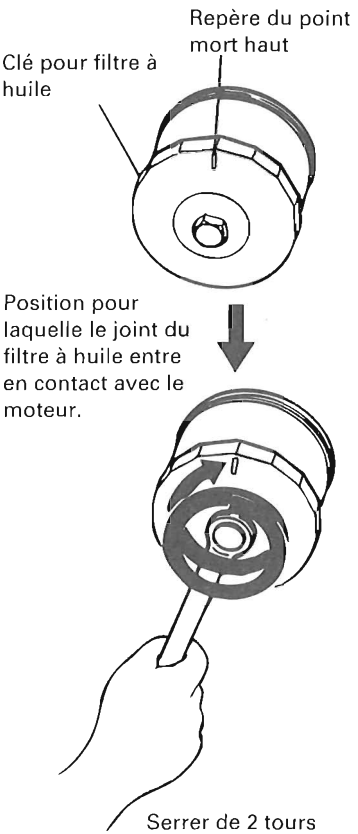
ATTENTION

Un filtre à huile de type et de filetage incorrects risque de provoquer des fuites d'huile et d'endommager le moteur.

Monter un filtre à huile d'origine SUZUKI ou un filtre équivalent conçu pour cette motocyclette.

11. Visser le nouveau filtre à la main jusqu'a ce que le joint entre en contact avec la surface d'installation (alors une légère résistance doit être ressentie).

NOTE: Pour bien serrer le filtre à huile, il est important de repérer exactement le moment précis auquel le joint du filtre entre en contact avec le moteur.


Repère du point mort haut
Clé pour filtre à huile
Position pour laquelle le joint du filtre à huile entre en contact avec le moteur.
Serrer de 2 tours

12. Repérer la position de point mort haut sur la clé de filtre de type "chapeau" ou sur le filtre à huile. Utiliser une clé pour filtre à huile pour serrer le filtre de 2 tours.
13. Faire le plein d'environ 3500ml d'huile neuve et reposer le bouchon de remplissage. Bien utiliser le type d'huile moteur spécifié dans la section RECOMMANDATIONS ESSENCE ET HUILE MOTEUR.

ATTENTION

L'utilisation d'une huile non conforme aux recommandations données dans ce manuel peut endommager le moteur.

Utiliser l'huile mentionnée dans la section ESSENCE ET, HUILE MOTEUR PRECONISEES.

14. Mettre le moteur en route et bien vérifier l'absence de toute fuite d'huile au niveau du filtre à huile et du bouchon de vidange. Faire tourner le moteur à différentes vitesses pendant 2 à 3 minutes.
15. Couper le moteur et attendre quelques minutes. Vérifier le niveau de l'huile en regardant dans le regard d'inspection. Si le niveau d'huile se trouve en dessous du repère "F", ajouter de l'huile jusqu'à atteindre ce repère. Vérifier de nouveau l'absence de toute fuite d'huile.

NOTE: Si on ne dispose pas de l'outillage nécessaire, demander à un concessionnaire accrédité Suzuki ou à un mécanicien qualifié de procéder aux travaux.

⚠ AVERTISSEMENT

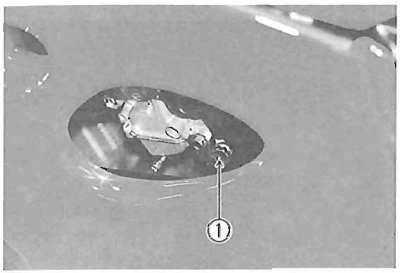
Les pièces de carénage doivent être correctement remontées. Après l'installation, vérifier qu'elles sont bien positionnées et non lâches.

CARBURATEUR

Le carburateur de la machine a été usiné pour procurer la carburation idéale et il ne faut pas essayer de modifier son réglage. Toutefois, il y a deux points de réglage. Le régime de ralenti et le jeu du câble des gaz.

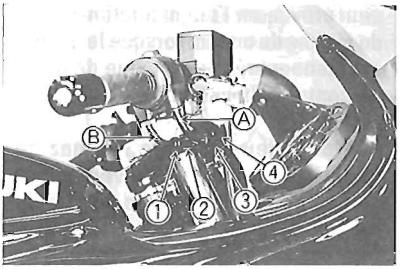
REGLAGE DU REGIME DU RALENTI

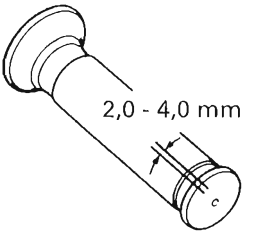
1. Mettre le moteur en marche et le faire chauffer.



2. Une fois le moteur chaud, visser ou dévisser la vis butée de volet de gaz ①, sur le carburateur, de sorte que le moteur tourne à 1100-1300 tr/mn(1050-1150 le Suisse).

REGLAGE DU CABLE DE COMMANDE DES GAZ





Cette motocyclette est dotée d'un système d'accélérateur à deux câbles. Le câble Ⓐ est tiré, alors que le câble Ⓑ est le câble de rapple.

Pour régler le jeu des câbles:

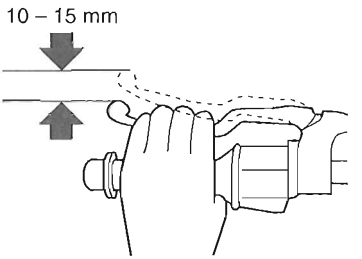
1. Desserrer le contre-écrou ①.
2. Serrer à fond l'écrou de réglage ②.
3. Desserrer le contre-écrou ③.
4. Tourner l'écrou de réglage ④ de telle sorte que la poignée d'accélérateur ait un jeu compris entre 2,0 - 4,0 mm.
5. Resserrer le contre-écrou ③.
6. Tout en maintenant la poignée d'accélérateur de telle sorte que le papillon des gaz soit fermé, tourner l'écrou de réglage ② jusqu'a ce qu'une résistance soit ressentie.
7. Resserrer alors le contre-écrou ①.

⚠ AVERTISSEMENT

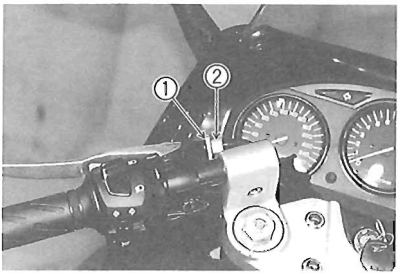
Le jeu incorrect d'un câble des gaz peut provoquer l'augmentation subite du régime du moteur lorsque le guidon est manoeuvré. Il y a risque de perte de contrôle du véhicule.

Régler le jeu de câble des gaz en veillant à ce que le mouvement du guidon n'influe pas sur le régime de ralenti.

EMBRAYAGE



Le jeu du levier d'embrayage doit être compris entre 10 - 15 mm quand on le mesure à l'extrémité du levier d'embrayage. Si l'on constate que le jeu de l'embrayage n'est pas correct, le régler de la façon suivante.



1. Desserrer l'écrou du régleur de câble d'embrayage ①.
2. Tourner le régleur de câble d'embrayage ② de façon à obtenir le jeu spécifié.
3. Resserrer le contre-écrou ①.

CHAINE D'ENTRAINEMENT SECONDAIRE

Cette motorcyclette est dotée d'une chaîne d'entraînement secondaire du type sans fin, fabriquée avec des matières spéciales. Elle ne comporte pas d'attache-rapide. Lorsqu'elle est usée, il est recommandé de la porter chez le concessionnaire accrédité Suzuki pour la faire remplacer.

Vérifier l'état et le réglage de la chaîne d'entraînement secondaire avant chaque utilisation de la machine. Toujours suivre les recommandations ci-après pour l'inspection et l'entretien de la chaîne.

⚠ AVERTISSEMENT

Rouler avec une chaîne abîmée ou mal réglée pose un risque d'accident.

Inspecter, régler et entretenir la chaîne conformément aux instructions de cette section avant chaque départ.

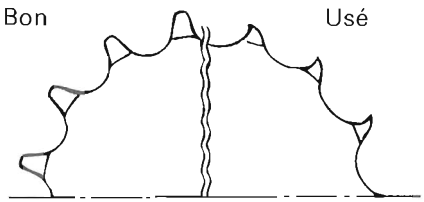
INSPECTION DE LA CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT SECONDAIRE

Lors de l'inspection de la chaîne, vérifier ce qui suit:

- Broches relâchées
- Galets endommagés
- Maillons secs ou rouillés
- Maillons tordus ou pliés
- Usure excessive
- Réglage inadéquat de la chaîne

Si une anomalie est trouvée en ce qui concerne la chaîne d'entraînement secondaire, régler le problème si on sait comment. Si nécessaire, consulter le concessionaire accrédité Suzuki autorisé.

Un endommagment de la chaîne d'entraînement secondaire signifie très certainement que les pignons de chaîne sont aussi endommagés. Vérifier les pignons pour ce qui suit:



- Dents excessivement usées
- Dents cassées ou endommagées
- Ecrous de pignon relâchés

Si un de ces problèmes est trouvé sur le pignon, consulter le concessionnaire accrédité Suzuki.

NETTOYAGE ET HUILAGE DE LA CHAINE D'ENTRAINEMENT SECONDAIRE

La chaîne d'entraînement secondaire possède des joints toriques spéciaux qui renferment en permanence de la graisse. Nettoyer et huiler la chaîne périodiquement comme suit:

1. Il est vivement recommandé de nettoyer la chaîne avec du kérosène. Si elle a tendance à rouiller, la nettoyer plus fréquemment. Le kérosène est un dérive du pétrole et il nettoie, mais aussi lubrifie, la chaîne.

⚠ AVERTISSEMENT

Le kérosène est un produit dangereux. Ce produit est inflammable. Le kérosène pose un risque pour les enfants et les animaux domestiques.

Conserver le kérosène à l'abris des enfants et des animaux domestiques. En cas d'ingestion, ne pas faire vomir. Consulter immédiatement un médecin. Jeter du kérosène usagé conformément à la législation en vigueur.

ATTENTION

Nettoyer la chaîne avec de l'essence ou des dissolvants vendus dans le commerce risque d'attaquer les joints toriques et d'abîmer la chaîne.

Nettoyer la chaîne d'entraînement secondaire avec du kérosène exclusivement.

2. Aprés avoir nettoyé la chaîne complètement et après l'avoir laissée sécher, huiler les maillons avec du lubrifiant SUZUKI pour chaîne ou avec un lubrifiant équivalent.

ATTENTION

Certains lubrifiants de chaîne contiennent des dissolvants et des additifs qui pourraient abîmer les joints toriques de la chaîne d'entraînement secondaire.

Utiliser du lubrifiant pour chaîne SUZUKI ou un produit équivalent spécialement conçu pour les chaînes à joints toriques.

REGLAGE DE LA CHAINE D'ENTRAINEMENT SECONDAIRE

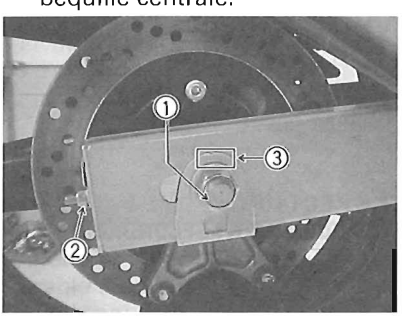
Régler la chaîne d'entraînement secondaire à la valeur spécifiée. La chaîne peut nécessiter un réglage plus fréquent que ne le mentionnele tableau d'entretien périodique en fonction des conditions de conduite.

⚠ AVERTISSEMENT

Si la flèche de la chaîne est trop importante, celle-ci risque de sauter, ce qui pourrait provoquer un accident ou gravement endommager la motocyclette.

Inspecter et régler la flèche de la chaîne d'entraînement secondaire avant chaque départ.

1. Mettre la motocyclette sur la béquille centrale.



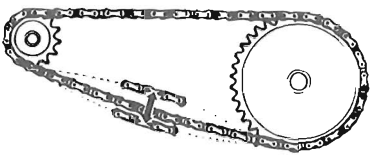
2. (Pour le Canada) Déposer la qoupill fendue.
3. Desserrer l'écrou d'axe de roue ①.

⚠ AVERTISSEMENT

Le pot d'échappement pose un risque de brûlures. Le pot d'échappement reste très chaud et peut causer des brûlures bien après l'arrêt du moteur.

Attendre que le pot d'échappement soit refroidi afin d'éviter de se brûler.

4. Régler la tension de la chaîne en tournant les écrous ② des tendeurs droit et gauche. Lors du réglage de la chaîne, la couronne arrière doit être maintenue parfaitement alignée avec le pignon avant. Des repères de référence ③ sont prévus à cette fin sur le bras oscillant et sur chaque tendeur. Ils doivent être alignés les uns avec les autres.



20 - 30 mm

5. Après l'alignement des repères et le réglage de la flèche de la chaîne à 20 à 30 mm, serrer l'écrou d'axe ② fermement.
6. (Pour le Canada) Remplacer la goupille fendue par une neuve.
7. Revérifier la tension de la chaîne aprés le serrage et régler de nouveou, si nécessaire.

Couple de serrage de l'écrou d'axe arriére:

[65 N-m / 6,5 Kgf-m]

NOTE: Si le remplacement de la chaîne est nécessaire, vérifier également les deux pignons pour toute usure et les remplacer si nécessaire.

NOTE: Pour que la résistance soit maximale, la chaîne est de type sans fin (sans maître maillon). Son remplacement exige donc la dépose du bras oscillant. Ce travail doit absolument être réalisé par un technicien qualifie. Ne pas monter de chaîne a maître maillon.

FREINS

Cette motocyclette est pourvue de freins à disques à l'avant et à l'arrière. Le bon fonctionnement des freins est vital. Bien procéder à leur contrôle conformement au programme indiqué.

CIRCUIT DE FREIN

⚠ AVERTISSEMENT

L'omission du contrôle et de l'entretien des freins augmente les risques d'accident.

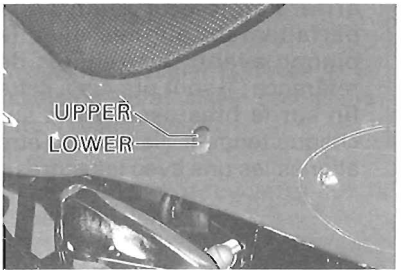
Contrôler le circuit des freins avant chaque départ conformément aux consignes données dans la section CONTRÔLES AVANT L'UTILISATION. Respecter les intervalles d'entretien figurant dans la section PROGRAMME D'ENTRETIEN.

Vérifier quotidiennement les points suivants du circuit de frein:

- Absence de fuite dans le circuit des freins avant et arrière.
- Absence de fuites et de craquelures sur le flexible de frein.
- Etat d'usure des plaquettes de frein.
- Course et serrage de du levier et de la pédale de frein.

LIQUIDE DE FREIN

AVANT



ARRIÈRE

Contrôler le niveau de liquide de frein dans les réservoirs avant et arrière. Si le niveau dans l'un des réservoirs est en dessous du repère inférieur, contrôler l'usure et les fuites au niveau des patins.

NOTE: Le réservoir du liquide de frein arrière est situé derrière les cache-latéraux de droite. Pour vérifier le niveau du fluide, enlever ce cache.

⚠ AVERTISSEMENT

Le liquide de frein est un produit dangereux en cas de contact avec la peau ou les yeux el peut s'avérer mortel en cas d'ingestion.

En cas d'ingestion, ne pas induire un vomissement. Contacter immédiatement un centre anti-poison ou un médecin. En cas de contact du liquide de frein avec les yeux, laver abondamment à l'eau douce et consulter immédiatement un médecin. Se laver soigneusement les mains après avoir maniqulé du liquide de frein. Cette solution est nocive pour les animaux. Conserver hors de portée des enfants et des animaux.

⚠ AVERTISSEMENT

Il est dangereux de rouler avec un réservoir de liquide de frein trop peu rempli ou rempli d'un type de liquide de frein autre que celui spécifié. Si le niveau du liquide est insuffisant ou si le type de liquide est incorrect, les freins risquent de ne pas fonctionner correctement. Cela risque de provoquer un accident.

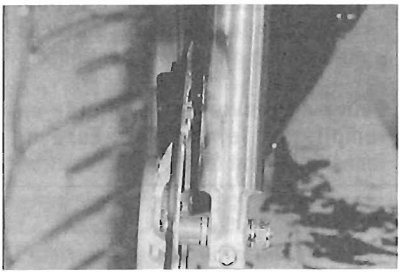
Vérifier le niveau de liquide de frein avant chaque départ. Utiliser exclusivement du liquide de frein DOT4 en provenance d'un bidon neuf. Ne jamais mélanger divers types de liquide de frein. S'il est nécessaire d'ajouter fréquemment du liquide, faire inspecter la motocyclette par un concessionnaire SUZUKI ou par un mécanicien qualifié.

ATTENTION

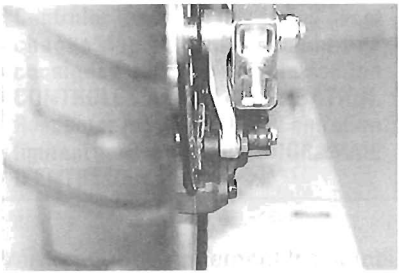
Des éclaboussures de liquide de frein risquent d'endommager les surfaces peintes et les pièces en plastique.

Eviter de renverser du liquide en remplissant le réservoir. Essuyer immédiatement toute éclaboussure.

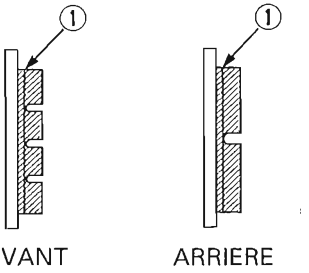
PLAQUETTES DE FREIN



AVANT



ARRIÈRE



① Repère di limite

Vérifier les plaquettes de frein avant et arrière et noter si elles sont usées jusqu'au repère limite ①. Faire changer toute plaquette de frein usée au delà des limites par un concessionnaire accrédité Suzuki ou un mécanicien qualifie.

⚠ AVERTISSEMENT

Des plaquettes de frein usées offrent des performances de freinage réduites et augmentent les risques d'accident.

Contrôler l'usure des plaquettes avant chaque départ. Faire remplacer les plaquettes de frein par un concessionnaire SUZUKI ou par un mécanicien qualifié si la limite d'usure d'une plaquette est atteinte.

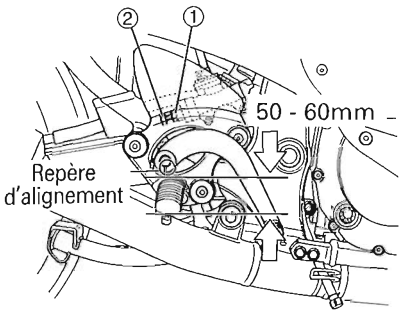
⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas asseoir les plaquettes de frein après leur réparation ou leur remplacement peut entraîner une réduction des performances de freinage et peut être la cause d'un accident.

Avant de prendre la route, "pomper" le levier et/ou la pédale de frein à plusieurs reprises jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient comprimées contre les disques de frein et que la course du levier/de la pédale soit rétablie et que ces derniers offrent une bonne résistance.

REGLAGE DE LA PEDALE DE FREIN ARRIERE

La position de la pédale de frein arrière doit toujours être correcte ou bien ces dernières vont frotter sur le disque, s'endommageant ainsi que le disque. Régler en procédant de la manière suivante:



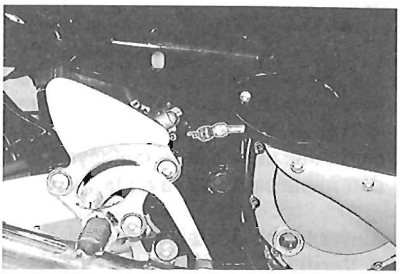
1. Desserrer le contre écrou ① et tourner la tige de poussée ② pour positionner la pédale à 50 - 60 mm en dessous du haut du repose-pied.
2. Resserrer le contre-écrou ① pour fixer la tige de poussée ② en position.

ATTENTION

Si la pédale de frein est mal ajustée, les plaquettes de frein risquent de frotter continuellement sur le disque, ce qui peut endommager à la fois les plaquettes et le disque.

Régler la pédale de frein en suivant les instructions données dans cette section.

CONTACTEUR DE FEU STOP ARRIERE



Le commutateur de feu stop arrière se trouve sous le cache latéraux de droit. Pour régler ce commutateur, tourner le corps du commutateur et le lever ou l'abaisser de façon à ce que la feu arrière s'allume juste avant qu'une pression ne soit ressentie lorsque la pédale de frein est enfoncée.

PNEUS

⚠ AVERTISSEMENT

Le non respect des avertissements peut être la cause d'une défaillance des pneus et par conséquent, d'un accident.
L'état des pneus de la motocyclette détermine sa tenue de route.

Suivre les consignes suivantes:

- **Vérifier l'état et la pression des pneus et rectifier la pression avant chaque départ.**
- **Eviter de surcharger la motocyclette.**
- **Remplacer un pneu dont la limite d'usure est atteinte ou s'il est endommagé ou craquelé.**
- **Toujours monter des pneus de la taille et du type préconisés dans ce manuel. Equilibrer la roue après le remplacement du pneu.**
- **Lire attentivement cette section du manuel.**

⚠ AVERTISSEMENT

Si les pneus ne sont pas proprement rodés, il se peut qu'ils glissent trop et empêchent le bon contrôle du scooter.

Faire particulièrement attention lorsque les pneus sont encore neufs. Effectuer un bon rodage des pneus selon la procédure décrite au chapitre RODAGE et éviter d'accélérer, de virer et de freiner brusquement durant les premiers 160km

PRESSION DE GONFLAGE ET SOIN

Une bonne pression de gonflage et un bon chargement de la machine sont des facteurs importants. Une surcharge des pneus risque d'entraîner leur détérioration ou une perte de contrôle de la machine.

Contrôler la pression des pneus un jour avant chaque course et vérifier, en fonction de la charge de la motocyclette, si elle correspond au tableau suivant. Procéder a ce contrôle avant d'utiliser la machine car les valeurs à chaud ne sont plus conformes, donnant des lectures trop fortes.

Pression de gonflage à froid

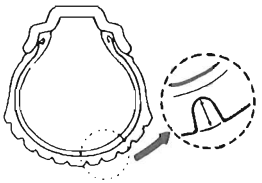
CHARGE / PNEU	UTILISATION EN SOLO	UTILISATION EN DUO
AVANT	225kPa 2.25 kgf/cm²	225kPa 2.25 kgf/cm²
ARRIERE	250 kPa 2,50 kgf/cm²	250 kPa 2.50 kgf/cm²

NOTE: En cas de baisse de la pression de gonflage, vérifier si le pneu n'est pas crevé ou si la jante n'est pas détériorée. Les pneus tubeless se dégonflent parfois lentement quand ils sont crèves.

Des pneus insuffisamment gonflés ne permettent pas de négocier correctement les virages et s'usent rapidement. Des pneus trop gonflés offrent une moindre surface de contact avec la route et risquent d'entraîner des dérapages et une perte de contrôle de la machine.

ETAT ET TYPE DES PNEUS

L'état et le type des pneus affectent les performances de la machine. Des coupures ou des craquelures dans les pneus risquent d'entraîner un éclatement et la perte de contrôle de la machine. Des pneus usés auront tendance à crever facilement et présentent un danger à la conduite. L'usure des pneus affecte également le profil des pneus et modifie les conditions de maniabilités.



Vérifier l'état des pneus tous les jours avant d'utiliser la machine. Changer les pneus si ceux-ci sont en mauvais état et présentent des coupures ou des craquelures ou si la profondeur des structures est inférieur à 1,6 mm à l'avant et 2,0 mm à l'arrière.

NOTE: Ces limites d'usure sont atteintes avant que les barres d'usure incorporées dans les pneus n'entrent en contact avec la route.

Toujours utiliser des pneus de rechange du type et de la taille appropriés. Un pneu de type ou de taille différent risque de modifier les conditions de maniabilité et d'entraîner une perte de contrôle de la machine.

	AVANT	ARRIERE
TAILLE	120/70ZR17(58W) ou 120/70ZR17M/C(58W)	150/70ZR17(69W) ou 150/70ZR17M/C(69W)
TYPE	DUNLOP D205FM	DUMLOP D205G

NOTE: Les pneus de motocyclette portent deux types d'indication comme 120/70 ZR17 (58W) et 120/70 ZR17 M/C (58W). M/C est une abréviation de Motocyclette et les spécifications ou les performances du pneu ne sont en rien différentes que l'indication portée par le pneu comporte ou non la mention M/C.

Toujours équilibrer la roue après la réparation d'un pneu crève ou le remplacement d'un pneu. Un bon équilibrage de pneu est important pour uniformiser le contact de la roue avec la route et pour éviter l'usure inégale du pneu.

⚠ AVERTISSEMENT

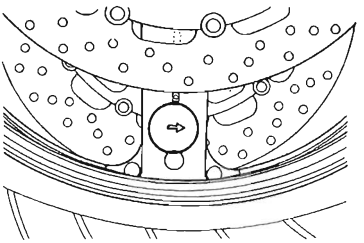
Un pneu mal réparé, mal installé ou une roue mal équilibrée risquent de provoquer un accident et de réduire la durée de service du pneu.

- **Confier la réparation et le remplacement des pneus ainsi que l'équilibrage des roues à un concessionnaire SUZUKI ou à un mécanicien qualifié, car ces travaux requièrent du savoir-faire et des outils spéciaux.**
- **Monter les pneus en respectant la direction de rotation indiquée par les flèches figurant sur la paroi latérale des pneus.**

⚠ AVERTISSEMENT

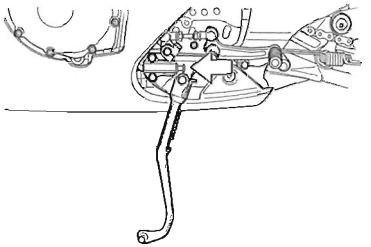
Le non respect des avertissements concernant les pneus sans chambre peut provoquer leur défaillance et par conséquent, un accident. L'entretien des pneus sans chambre diffère de celui des pneus avec chambre.

- **L'étanchéité des pneus sans chambre est assurée par le joint entre la jante de la roue et le talon du pneu. Afin d'éviter d'endommager les pneus ou les jantes, ce qui provoquerait des fuites d'air, la dépose et la mise en place des pneus doivent être effectuées à l,aide de leviers spéciaux et de protections de rebord de jante ou à l,aide d'une table de démontage.**
- **Démonter un pneu sans chambre à air crevé et lui appliquer une rustine intérieure.**
- **Ne pas réparer une crevaison à l'aide d'un bouchon de réparation externe. Celui-ci risque de sauter sous l'effet des forces exercées dans les virages.**
- **Ne pas excéder une vitesse de 80 km/h (50 mph) pendant les 24 heures qui suivent la réparation d'un pneu, et 130 km/h (80 mph) par la suite. Ceci afin de prévenir la surchauffe du pneu qui risque de provoquer sa défaillance.**
- **Remplacer un pneu dont un des flancs est entaillé ou dont l'entaille sur la bande de roulement excède 6 mm (3/16 in).**



NOTE: La jante porte des flèches indiquant le sens de rotation. Les flèches se trouvant sur le pneu et celles se trouvant sur la jante doivent être orientées dans le même sens.

CONTACTEUR DE SECURITE BEQUILLE LATERALE/ ALLUMAGE



Vérifier le bon fonctionnement du contacteur de sécurité béquille latérale/allumage en procédant comme suit:

1. Enfourcher normalement la machine, béquille latérale relevée.
2. Passer en première, garder l'embrayage engagé et lancer le moteur.
3. Tout en gardant l'embrayage engagé, déployer la béquille latérale.

Si le moteur s'arrête lorsque la béquille latérale est déployée, le contacteur de sécurité béquille latérale/allumage fonctionne correctement. Si le moteur continue à tourner quand la béquille latérale est déployée et que la boîte de vitesse est en prise. Le contacteur de sécurité est défectueux. Faire vérifier la machine par un concessionnaire accrédité Suzuki ou un mécanicien qualifié.

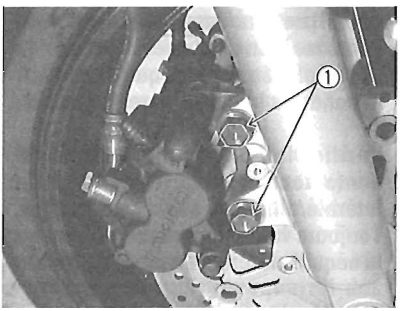
⚠ AVERTISSEMENT

Si le contacteur de sécurité de béquille latérale/allumage est défaillant, la motocyclette peut démarrer bien que la béquille latérale soit déployée. Ceci risque d'entraver la conduite lors de virages à gauche.

Vérifier le bon fonctionnement du contacteur de sécurité de béquille latérale/allumage avant de démarrer. Toujours veiller à replier entièrement la béquille latérale avant de démarrer.

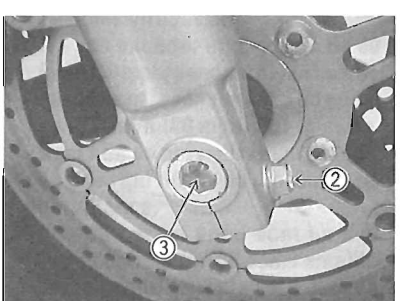
DEPOSE DE LA ROUE AVANT

1. Mettre la motocyclette sur la béquille centrale.



2. Enlever les deux étriers, droit et gauche, de la fourche avant en desserrant le boulon de fixation ①.

NOTE: Ne pas actionner le levier de frein avant lorsque la roue a été déposée. Ceci rendrait l'introduction des plaquettes dans l'étrier de frein très difficile et pourrait provoquer une fuite de liquide de frein.

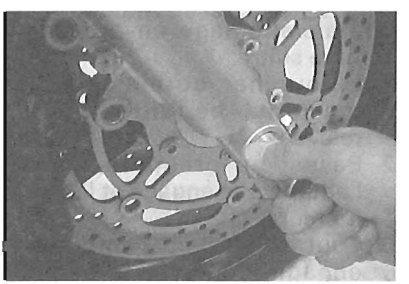


3. Desserre le boulon de l'axe ②.
4. Desserre l'écrou d'axe ③ de roue.
5. Soulever l'extrémité avant de la motocyclette et mettre un cric ou un bloc sous le pot d'échappement.

ATTENTION

L'utilisation incorrecte du cric pourrait endommager le carénage ou le filtre à huile.

Ne pas fixer le cric sur la partie inférieure du carénage ou sur le filtre à huile.



6. Sortir l'axe de l'essieu.

7. Glisser la roue vers l'avant.
8. Pour reposer la roue, procéder à l'inverse de la dépose.
9. Après la repose de la roue, actionner plusieurs fois les freins afin d'obtenir à nouveau une course du levier correcte.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas asseoir les plaquettes de frein après le montage de la roue peut provoquer une réduction des performances de freinage et peut être la cause d'un accident.

Avant de prendre la route, "pomper" le levier ou la pédale de frein à diverses reprises jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient comprimées contre les disques de frein et que la course du levier/de la pédale soit rétablie et que ces derniers offrent une bonne résistance. S'assurer que la roue tourne sans à-coups.

⚠ AVERTISSEMENT

Omettre de serrer les boulons et écrous aux couples spécifiés peut entraîner un accident.

Serrer les boulons et écrous aux couples spécifiés. En cas de doute au sujet du procédé correct, s'adresser à un concessionnaire SUZUKI ou à un mécanicien qualifié.

Couple de serrage d'axe avant:

[44 N-m
4,4 Kgf-m]

Couple de serrage de boulon de support d'axe avant:

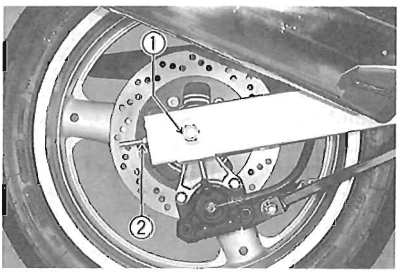
[23 N-m
2,3 Kgf-m]

Couple de serrage de boulon de fixation d'étrier de frein avaint:

[38 N-m
3,8 Kgf-m]

DEPOSE DE LA ROUE ARRIERE

1. Mettre la motocyclette sur la béquille centrale.



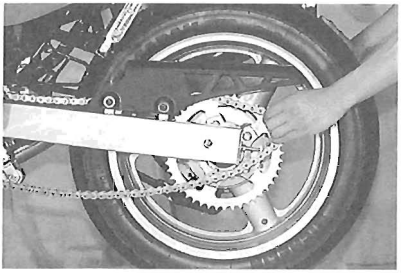
2. (Pour le Canada) Déposer la goupill fendue.
3. Déposer l'écrou d'essieu ① et desserrer les écrous de réglage de la chaîne ② (droit et gauche).

⚠ AVERTISSEMENT

Le pot d'échappement pose un risque de brûlures. Le pot d'échappement reste très chaud et peut causer des brûlures bien après l'arrêt du moteur.

Attendre que le pot d'échappement soit refroidi afin d'éviter de se brûler.

4. Sortir l'axe de roue.
5. Après avoir poussé la roue vers l'avant, déposer la chaîne du pignon.



6. Tirer l'ensemble de roue vers l'arrière.

NOTE: Ne pas appuyer sur la pédale de frein arrière lorsque la roue arrière est déposée. Il est très difficile de réenfoncer les plaquettes de frein dans l'ensemble de l'étrier.

7. Pour reposer la roue, procéder à l'inverse de la dépose.
8. (Pour le Canada) Remplacer la goupille mecanindus par une neuve.
9. Après la repose de la roue, appuyer plusieurs fois sur les freins puis vérifier que la roue tourne librement.

⚠ AVERTISSEMENT

Omettre de régler la chaîne d'entraînement secondaire et de serrer les boulons et écrous aux couples spécifiés peut entraîner un accident.

- **Après la mise en place de la roue arrière, régler la chaîne d'entraînement secondaire conformément aux instructions données à la section REGLAGE DE LA CHAINE D'ENTRAINEMENT SECONDAIRE.**
- **Serrer les boulons et écrous aux couples spécifiés. En cas de doute au sujet du procédé correct, s'adresser à un concessionnaire SUZUKI ou à un mécanicien qualifié.**

Couple de serrage de l'écvou d'axe arrière:

[65 N-m
6,5 Kgf-m]

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas asseoir les plaquettes de frein après le montage de la roue peut provoquer une réduction des performances de freinage et peut être la cause d'un accident.

Avant de prendre la route, "pomper" le levier ou la pédale de frein à diverses reprises jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient comprimées contre les disques de frein et que la course du levier/de la pédale soit rétablie et que ces derniers offrent une bonne résistance. S'assurer que la roue tourne sans à-coups.

REMPLACEMENT DES AMPOULES D'ECLAIRAGE

La consommation en watt de chaque ampoule est indiquée dans le tableau ci-après. Lors du remplacement d'une ampoule grillée, toujours en utiliser une de la même puissance. L'utilisation d'une ampoule de puissance différente peut se traduire par une surcharge du circuit électrique ou la défaillance prématurée de l'ampoule.

ATTENTION

La mise en place d'une ampoule de puissance incorrecte peut endommager le circuit électrique ou raccourcir la durée de service de l'ampoule.

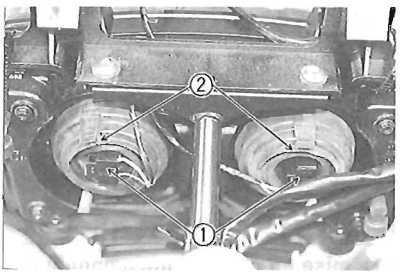
Utiliser exclusivement le type d'ampoule spécifié.

Optique avant	Droit	12V 55W(H1) 12V 60/55W(H4)*
	Gauche	12V 55W(H7) 12V 60/55W(H4)*
Changement de direction		12V 21W
Lampe de feu stop		12V 21/5W × 2
Plaque d'immatriculation		12V 5W

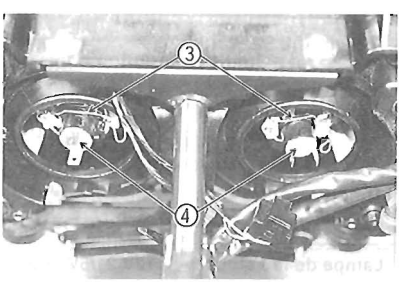
*Pour le Canada

OPTIQUE AVANT

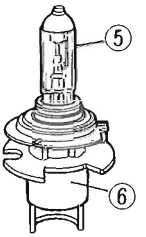
Pour remplacer l'ampoule de l'optique avant, procéder comme suit:

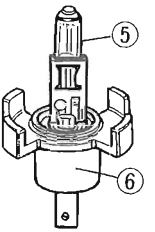


1. Debrancher la douille ① de l'optique avant et enlever le cache-poussière en caoutchouc ②.



2. Il est possible de retirer l'ampoule ③ après avoir décroché le ressort de support d'ampoulé ④.





3. (Excepté la Canada) Détachez làmpoule ⑤ de la douille ⑥.

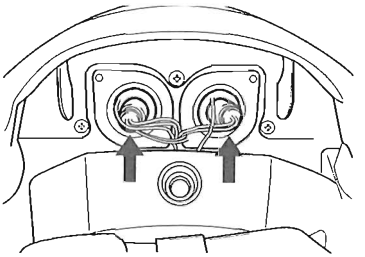
ATTENTION

Le contact direct avec les doigts risque d'endommager l'ampoule ou de réduire sa durée de service.

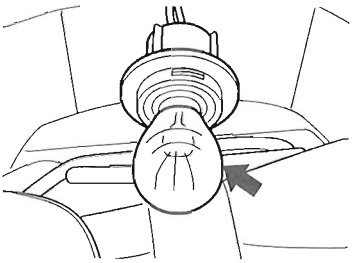
Monter l'ampoule neuve en la tenant à l'aide d'un chiffon propre.

FEU STOP ARRIERE

Pour remplacer l'ampoule du feu stop arrière, procéder comme suit:



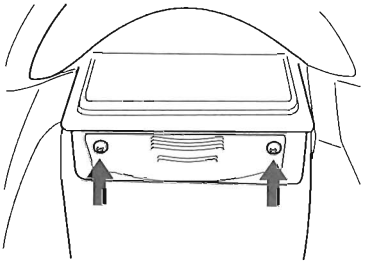
1. Déposer la douille en la tournant vers la gauche.



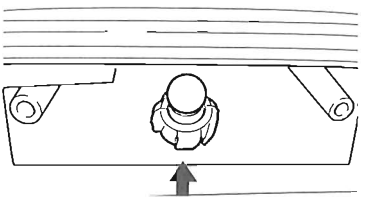
2. Enfoncer l'ampoule en la tournant sur la gauche puis la sortir.

ECLAIRAGE DE PLAQUE

Pour remplacer l'ampoule de l'éclairage de plaque procéder comme suit:



1. Desserrer les vis et déposer le diffuseur.



2. Détachez l'ampoule.

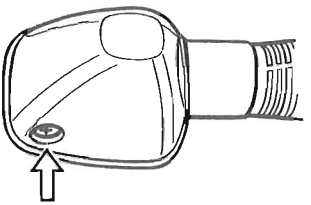
TEMOIN LUMINEUX DE CHANGEMENT DE DIRECTION

Clignotant avant

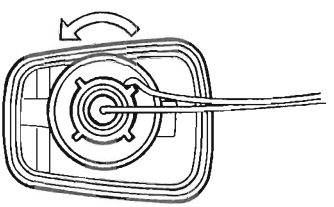
1. Tourner la douille dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et la déposer.
2. Pousser sur l'ampoule, la tourner vers la gauche et l'enlever.

Clignotant arriére

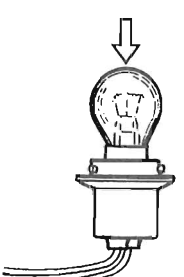
Pour remplacer une ampoule d'indicateur de changement de direction, procéder comme suit:



1. Déposer la vis et enlever le diffuseur.



2. Turner la douille dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et déposer.



3. Enfoncer l'ampoule en la tournant sur la gauche puis la sortir.

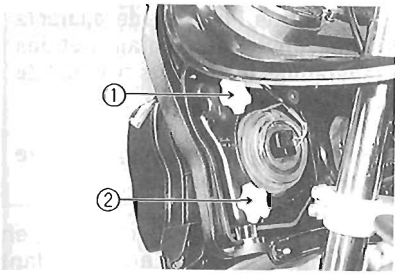
ATTENTION

Un serrage excessif des vis risque de fendre l'optique.

Ne pas serrer les vis à l'excès.

REGLAGE DE L'OPTIQUE AVANT

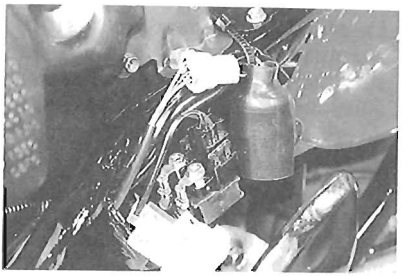
Il est possible de régler le faisceau de l'optique avant horizontalement et verticalement.



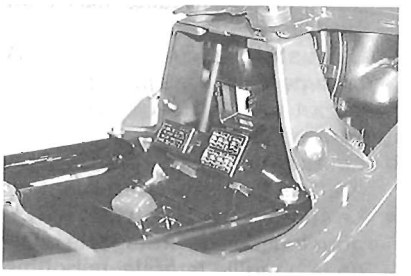
Réglage horizontal du faisceau:
Tourner le dispositif de réglage ① dans le sens des aiguilles d'une montre ou le sens contraire.

Réglage vertical du faisceau:
Tourner le dispositif de réglage ② dans le sens des aiguilles d'une montre ou le sens contraire.

FUSIBLES



Le fusible principal se trouve derrière le cache de cadre gauche. Retirer le cache de cadre gauche en se référant à la section FILTRE A AIR. Un fusible de 30 A de rechange est prévu à l'intérieur de la boîte à fusibles.



Les fusibles se trouvent sous la selle. Si l'un des dispositifs électrique ne fonctionne pas, les fusibles doivent alors être contrôlés. On trouvera des fusibles de rechange dans le couvercle de la boîte à fusibles.

ATTENTION

La mise en place d'un fusible d'ampérage incorrect ou la substitution d'un fusible par du papier aluminium ou du fil métallique risque de gravement endommager le circuit électrique.

Toujours remplacer un fusible grillé par un fusible de même type et de même ampérage. Si le fusible neuf grille rapidement, consulter sans tarder un concessionnaire SUZUKI ou un mécanicien qualifié.

LISTE DES FUSIBLES

- Le fusible principal (MAIN) de 30A protège la totalité des circuit èlectriques.
- Le fusibles HEAD-HI de 15A protège le faisceau plein phare et le tèmoin lumineux correspondant.
- Le fusible HEAD-LO de 15A protège le feu de croisement.
- Le fusible de 10A IGNITION a pour fonction de protèger le relais de la bèquille latèrale, la bobine d'allumage,et le relais du démarreur.
- Le fusible SIGNAL de 15A protège, le tèmoin lumineux de changement de direction, le tèmoin lumineux de point mort, le tèmoin lumineux de pression d'huile, l'avertisseur sonore, le feu stop et les indicateurs de changement de direction.
- Le fusible METER de 10A protège l'èclairage du compteur de vitesse, l'èclairage du compte-tours, l'èclairage du jauge d'essence, le feu de stationnement l'èclairage de la plaque d'immatriculation et le feux arrière.

DEPANNAGE

Ce guide de dépannage a puur but de vous aidar à trouver la cause de certaines des anomalies les plus cautantes.

ATTENTION

Un mauvais diagnostic de panne risque d'être à l'origine d'un endommagement grave de la motocyclette. Plutôt que de réparer la motocyclette, des réglages et des réparations inadéquats risquent de l'endommager.

Ces dommages peuvent ne pas être couverts par la garantie.

Si le moteur refuse de démarer, en déterminer la cause en procédant comme suit.

VÉRIFICATION DE L'ARRIVÉE D'ESSENCE

1. Vérifier s'il y a assez de carburant dans le réservoir.
2. Vérifier si la soupape de carburant est sur la position "ON".
3. S'assurer qu'il y a assez de carburant jusq'au carburateur à partir de la soupape.
   a. Dévisser le boulon de vidange qui se trouve sous le carburateur. Vidanger le carburant du carburateur dans un bidon.

⚠ AVERTISSEMENT

L'essence et les vapeurs d'essence sont hautement inflammables et toxiques. La manipulation d'essence comporte des risques de brûlures ou d'empoisonnement.

Lors de la vidange du carburateur:

- **Couper le moteur et éloigner toute source de flammes, d'étincelles ou de chaleur.**
- **Vidanger l'essence à l'air libre ou dans un endroit bien ventilé uniquement.**
- **Ne pas fumer.**
- **Essuyer immédiatement toute coulure.**
- **Ne pas inhaler les vapeurs d'essence.**
- **Tenir les enfants et les animaux domestiques hors de portée.**
- **Jeter l'essence conformément à la législation en vigueur.**

b. Placer une bidon vide sous le carburateur. Tourner la soupape de carburant vers la position "PRI" et voir si le carburant s'écoule de l'orifice de vidange.
c. Tourner la soupape sur la position "ON".
d. Vidanger tout le carburant puis serrer le boulon.
e. Pousser le démarreur électrique pendant quelques secondes pour amorcer le moteur en se référant à la section "DEMARRAGE DU MOTEUR".
f. Desserrer le boulon de vidange et contrôler si le carburateur est de nouveau plein de carburant.
g. Serrer le boulon de vidange.

4. Si le carburant atteint le carburateur, il faut ensuite contrôler le système d'allumage.

VÉRIFICATION DU SYSTÉME D'ALLUMAGE

1. Déposer la bougie d'allumage et la relier à nouveau au câble de bougie.
2. Tout en maintenant fermement la bougie d'allumage contre le moteur, appuyer sur le commutateur du démarreur alors que le commutateur d'allumage se trouve sur la position "ON", que la boîte de vitesses est au point mort et que l'embrayage est dégagé. Si le circuit d'allumage fonctionne correctement, une étincelle bleue doit être visible dans l'écartement de la bougie d'allumage. S'il n'y a pas d'étincelle, faire réparer la machine par un concessionnaire accrédité Suzuki ou à un mécanicien qualifié.

⚠ AVERTISSEMENT

Tester une bougie de façon incorrecte risque de provoquer un choc électrique ou une explosion.

Ne pas procéder à ce test si on n'a pas l'expérience requise, si on a des problèmes cardiaques ou si on porte un stimulateur cardiaque. Eloigner la bougie de l'orifice de bougie pendant la durée du test.

LE MOTEUR CALE

- Vérifier le niveau d'essence dans le réservoir.
- Vérifier si le circuit d'allumage ne produit pas une étincelle intermittente.
- Contrôler le régime de ralenti du moteur.

NETTOYAGE DE LA MOTOCYCLETTE

LAVAGE DE LA MOTOCYCLETTE

Pour laver la motocyclette, suivre les instructions suivantes:

1. Enlever la saleté et la boue de la motocyclette en la lavant à l'eau courante. Utiliser une éponge douce ou une brosse. Ne pas utiliser d'objet dur qui pourrait abîmer la peinture.
2. Laver toute la motocyclette avec un détergent doux ou un nettoyant pour voiture en utilisant une éponge ou un chiffon doux. L'éponge ou le chiffon doit être trempé fréquemment dans la solution savonneuse.

ATTENTION

L'eau hautement pressurisée risque d'endommager les ailettes du radiateur ou du refroidisseur d'huile.

Ne pas diriger un jet d'eau hautement pressurisé sur les ailettes du radiateur ou du refroidisseur d'huile.

NOTE: Eviter d'arroser ou de faire couler l'eau le long des pièces suivantes:

- *Commutateur d'allumage*
- *Bougies d'allumage*
- *Bouchon du réservoir d'essence*
- *Carburateurs*
- *Maitre-cylindre de frein*

3. Une fois la saleté complètement retirée rincer le détergent à l'eau courante.

4. Après le rinçage, essuyer la motocyclette avec une peau de chamois ou une étoffe et la laisser sécher à l'abri du soleil.
5. Vérifier minutieusement toute surface dont la peinture à été abîmée et la réparer avec une peinture de retouche en suivant la procédure ci-dessous:
   a. Nettoyer tous les points endommagés et les laisser sécher.
   b. Agiter la peinture et retoucher légèrement les points endommagés avec un petit pinceau.
   c. Laisser la peinture sécher complètement.

NETTOYAGE DU PARA-BRISE

Nettoyer le pare-brise avec un chiffon doux et de l'eau de tiède avec un détergent doux. S'il est éraflé, le polir avec du pli pour plastique disponible dans le commerce. Remplacer le pare-brise s'il est égratigné ou décoloré pour avoir une vision nette. Remplacer le pare-brise par un autre pare-brise Suzuki.

ATTENTION

Nettoyer le pare-brise à l'aide de produits alcalins ou très acides, avec de l'essence, du liquide de frein ou tout autre dissolvant va l'abîmer.

Nettoyer uniquement à l'aide d'un chiffon doux et à l'eau chaude additionnée de détergent doux.

LUSTRAGE DE LA MOTOCYCLETTE

Après le nettoyage de la motocyclette, le lustrage et le polissage sont recommandés pour une meilleure protection et une revification de la peinture.

- N'utiliser que des cires et des polis de bonne qualité.
- Pour l'utilisation de cire et de poli, suivre les précautions spécifiées par le fabricant.

INSPECTION APRES NETTOYAGE

Pour prolonger la durée de vie de votre motocyclette, la lubrifier en se reportant à la section POINTS DE GRAISSAGE.

⚠ AVERTISSEMENT

Des freins mouillés réduisent les performances de freinage et peuvent entraîner un accident.

Afin d'éviter un accident, prévoir des distances d'arrêt plus longues après le nettoyage de la motocyclette. Actionner les freins à plusieurs reprises afin que les plaquettes ou les mâchoires sèchent sous l'effet de la chaleur.

Suivre la procédure dans la section INSPECTION AVANT CONDUITE, pour vérifier s'il n'y a aucun problème survenu lors de la dernière conduite.

METHODE POUR LE REMISAGE

Si la motocyclette doit rester longtemps inutilisée, pour le remisage d'hiver ou tout autre raison, il convient d'effectuer certaines opérations d'entretien exigeant des produits, un outillage et des compétences appropriés. Aussi,Suzuki recommande-t-il de confier ces opérations d'entretien au concessionnaire accrédité Suzuki. Suivre les indications générales en cas d'entretien avant remisage.

MOTOCYCLETTE

- Nettoyer complètement la motocyclette. La mettre sur labéquille centrale sur un sol de niveau où elle ne risque pas d'être renversée.

ESSENCE

1. Remplir entièrement le réservoir d'essence avec de l'essence mélangée à la quantité d'inhibateur de dégénérescence d'essence préconisé par le fabricant de ce produit.
2. Vidanger les carburateurs ou faire tourner le moteur pendant quelques minutes jusqu'à ce que l'essence stabilisée ait rempli les carburateurs.

NOTE: S'assurer que le robinet d'essence se trouve sur la position "ON".

⚠ AVERTISSEMENT

L'essence et les vapeurs d'essence sont hautement inflammables et toxiques. La manipulation d'essence comporte des risques de brûlures ou d'empoisonnement.

Lors de la vidange du carburateur:

- **Couper le moteur et éloigner toute source de flammes, d'étincelles ou de chaleur.**
- **Vidanger l'essence à l'air libre ou dans un endroit bien ventilé uniquement.**
- **Ne pas fumer.**
- **Essuyer immédiatement toute coulure.**
- **Ne pas inhaler les vapeurs d'essence.**
- **Tenir les enfants et les animaux domestiques hors de portée.**
- **Jeter l'essence conformément à la législation en vigueur.**

MOTEUR

1. Verser une cuillérée d'huile moteur dans les orifices des bougies d'allumage. Remettre les bougies en place et lancer le moteur à plusieurs reprises.
2. Vidanger complètement l'huile moteur et remplir le carter moteur avec de l'huile neuve déminère à atteindre le trou de remplissage.

BATTERIE

1. Déposer la batterie de la motocyclette.

NOTE: Déconnecter d'abord la borne négative puis la borne positive.

2. Nettoyer l'extérieur de la batterie avec un détergent doux et retirer toute corrosion des bornes et des connexions des faisceaux de fils.
3. Ranger la batterie dans un local dont la température est supérieure au point de gel.

PNEUS

- Gonfler les pneus aux pressions normales prescrites.

EXTERIEUR

1. Vaporiser les pièces en vinyle et en caoutchouc avec un produit de protection pour le caoutchouc.
2. Vaporiser les surfaces non peintes avec de l'antirouille.
3. Enduire les surfaces peintes avec de la cire pour automobile.

OPERATION A EFFECTUER PENDANT LE REMISAGE

- Recharger la batterie une fois par mois au taux de recharge standard de 0.9A × 5 á 10 heures.

METHODE POUR LA REMISE EN SERVICE

1. Nettoyer entièrement la motocyclette.
2. Reposer la batterie.

NOTE: S'assurer que le trajet pour le tuyau du reniflard de la batterie est correct. Faire attention à brancher en premier la borne positive puis la borne négative.

3. Déposer les bougies d'allumage. Faire tourner le moteur plusieurs fois en mettant la boîte de vitesses sur le rapport supérieur et en tournant la roue arrière.Reposer les bougies d'allumage.
4. Vidanger entièrement l'huile moteur. Poser un nouveau filtre à air et remplir le moteur avec de l'huile neuve comme indiqué dans ce manuel.
5. Régler la pression des pneus comme décrit dans la section PNEUS.
6. Graisser tous les points indiqués dans ce manuel.
7. Effectuer les CONTRÔLES AVANT DE PRENDRE LA ROUTE dans ce manuel.

SPECIFICATIONS

DIMENSIONS ET POIDS A SEC

Longueur hors tout	2140 mm
Largeur hors tout	760 mm
Hauteur hors tout	1190 mm
Empattement	1465mm
Garde au sol	120 mm
Haute de la selle	790 mm
Poids à sec	211 kg

MOTEUR

Type	4 temps, refroidi par air avec SACS, DOHC, TSCC
Nombre de cylindres	4
Alésage	70 mm
Course	48,7 mm
Cylindrée	750 cm^3
Taux de compression	10,7 : 1
Carburateur	MIKUNI BSR36SS, quatre
Filtre à air	Element en fibre de polyester
Système de démarrage	Eléctrique
Système de graissage	Carter humide

TRANSMISSION

Embrayage	Multidisque à bain d'huile
Boîte de vitesse	6 rapports à pignons en prise constante
Grille de sélection vitesses	1 en bas, 5 en haut
Rapport de demultiplication primaire	1,744 (75/43)
Rapports de boîte, 1 ère	3,083 (37/12)
2ème	2,062 (33/16)
3ème	1,647 (28/17)
4ème	1,400 (28/20)
5ème	1,227 (27/22)
Prise directe	1,095 (23/21)
Démultiplication secondaire	3,000 (45/15)
Chaîne d'entraînement secondaire	RK50MFOZ1, 116 maillons

CADRE

Suspension avant	Télescopique, ressort hélicoïdal, amortie par huile
Suspension arrière	Type à articulation, ressort hélicoïdal, amortissement hydraulique
Angle de braquage	33° (droit et gauche)
Angle de chasse	25°18'
Chasse	99,5 mm
Rayon de braquage	3,0 m
Frein avant	A disque, deux
Frein arrière	A disque
Dimension du pneu avant	120/70 ZR17(58W) ou 120/70 ZR17 M/C(58W), Pneus sans chambre
Dimension du pneu arrière	150/70 ZR17(69W) ou 150/70 ZR17 M/C(69W), Pneus sans chambre

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Type d'allumage	Allumage electronique (A transistors)
Bougie d'allumage	NGK CR9EK ou DENSO U27ETR
Batterie	12V 28.8kC (8 Ah)/10 HR
Alternateur	C.A. triphasée
Fusible	30/15/15/10/15/10A
Optique avant	12V 55W × 2
	12V 60/55W × 2.....Pour le Canada
Feu de stationment	12V 5W.....Excepté le Canada
Feu stop/arrière	12V 21/5W × 2
Lampe de changement de direction	12V 21W
Eclairage de plaque	12V 5W
Eclairage de compteur	12V 1,7W x 2
Lampe du compte-tours	12V 1,7W
Témoin lumineux de carburant	12V 1,7W
Témoin lumineux de point mort	12V 1,4W
Témoin lumineux de plein-phare	12V 1,4W
Témoin lumineux de changement de direction	12V 1,4W (x 2 pieces)
Témoin lumineux de pression d'huile	12V 1,4W

CONTENANCES

Réservoir d'essence, réserve comprise	20,0 L
réserve	5,0 L
Contenance en huile,	
sans changement de filtre	3300 ml
avec changement de filtre	3500 ml

Prepared by

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Motorcycle Service Department
September, 2002
Part No.99011-20C65-01F
Printed in Japan

GSX750F

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Part No. 99011-20C65-01F
September, 2002 Ⓣ FR
Printed in Japan

K3

01F